

---

# RICHTPLAN HAFENAREAL

---

## Richtplantext

---

Öffentlich bekanntgemacht vom: 11. März 2002

bis: 9. April 2002

Vom Gemeinderat erlassen am: 1. Oktober 2002

TEILWEISE  
Vom Departement für Bau und Umwelt genehmigt am:

Gemeinderat Romanshorn  
Der Gemeindevorstand: Der Gemeinderatsschreiber:

  
1. 4. 2003

mit Entscheid Nr.: 29

KANTON THURGAU  
DEPARTEMENT  
FÜR BAU UND UMWELT  
8500 FRAUENFELD

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zweck</b>	<b>4</b>
1.1	Gebiet	4
1.2	Grundlagen	4
1.2.1	Rechtliche Erlasse	4
1.2.2	Allgemeine Grundlagen	4
1.3	Aufbau	4
1.4	Ziel	4
1.5	Bezug zu kommunaler Richtplanung	5
<b>2</b>	<b>Bedeutung</b>	<b>5</b>
2.1	Allgemeines	5
2.2	Verbindlichkeit	6
2.2.1	Ausgangslage	6
2.2.2	Planungsgrundsätze	6
2.2.3	Vororientierungen	6
2.2.4	Zwischenergebnis	6
2.2.5	Festsetzungen	6
2.3	Verfahren bei Änderungen	7
2.3.1	Inhalte von kantonaler Bedeutung	7
2.3.2	Inhalte von kommunaler Bedeutung	7
<b>3</b>	<b>Bebauung</b>	<b>8</b>
3.1	Allgemeines	8
3.2	Entwicklungsgebiete	8
3.2.1	Nord «Güterschuppenareal»	8
3.2.2	Süd «Transitpostareal»	9
3.2.3	Ost «Areal Bootslagerhalle Roldag»	10
3.2.4	Industrie	10
3.2.5	Werftareal – Süd	11
3.3	Umnutzungen	12
3.3.1	Altes Zollgebäude	12
3.3.2	Bahnhofgebäude	12
3.3.3	Transitpost	12
3.3.4	SBB-Lagerhaus Nr.2	13
3.3.5	Areal Geschäfts-/Lagerhaus und Getreidesilo	13
3.3.6	SBS Werft	13
3.3.7	Werft-Lagerhaus	14

<b>3.4</b>	<b>Verbindungsbauwerke</b>	<b>14</b>
3.4.1	Fussgängerunterführung	14
3.4.2	Passarelle	15
3.4.3	Verlängerung Alpenstrasse	15
<b>3.5</b>	<b>Immissionen</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Aussenräume</b>	<b>17</b>
<b>4.1</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>17</b>
4.1.1	Ausblick zum See	17
<b>4.2</b>	<b>Öffentliche Plätze</b>	<b>17</b>
4.2.1	Seeplatz im Hafenareal	17
4.2.2	Alter Fähreplatz	18
4.2.3	Neuer Fähreplatz	18
4.2.4	Platz vor Seeparkwiese	18
<b>4.3</b>	<b>Hafenbecken</b>	<b>19</b>
4.3.1	Hafenmauer	19
4.3.2	Kursschiffahrt	19
4.3.3	Bootsstationierung	19
<b>4.4</b>	<b>Freiräume</b>	<b>20</b>
4.4.1	Seeparkwiese	20
4.4.2	Bunkerwiese	20
<b>5</b>	<b>Verkehr</b>	<b>21</b>
<b>5.1</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>21</b>
5.1.1	Gäste-Leitsystem	21
<b>5.2</b>	<b>Erschliessung Umnutzungsgebiete</b>	<b>22</b>
5.2.1	Hafenstrasse	22
5.2.2	Areale Süd und Ost	22
5.2.3	Industrie	22
<b>5.3</b>	<b>Zollerschliessung</b>	<b>23</b>
5.3.1	Zufahrtsstrasse	23
5.3.2	Warteraum	23
<b>5.4</b>	<b>Parkierung</b>	<b>24</b>
5.4.1	Allgemein	24
5.4.2	Park + Ride	24
5.4.3	Ausstieg Autoreisebusse	25
<b>5.5</b>	<b>Fuss- und Radwegverbindungen</b>	<b>25</b>
5.5.1	Zugang Stadt - See	25
5.5.2	Flanierzone Hafenbecken	26
5.5.3	Zugang zur Fähre	26
5.5.4	Verbindung Hafeneingang	26
<b>5.6</b>	<b>Veloabstellplätze</b>	<b>26</b>

# 1 Zweck

## 1.1 Gebiet

Das Planungsgebiet dieses Richtplanes umfasst den gesamten Bereich der historisch gewachsenen Hafen- und Bahnanlagen von der Hafenstrasse bis zum Naturschutzgebiet im Süden der Gemeinde sowie von der Bankstrasse/Neustrasse bis zum Seeufer.

In Bezug auf das Verkehrskonzept sind auch angrenzende Gebiete des restlichen Gemeindegebietes konzeptionell in die Planung mit einzubeziehen.

## 1.2 Grundlagen

### 1.2.1 Rechtliche Erlasse

- Kommunale Richtplanung vom 7. August 2001
- Zonenplan und Baureglement vom 7. August 2001
- Plan der Natur- und Kulturobjekte vom 7. August 2001
- Arealüberbauungsplan Lagerhausareal vom 23.6.1981 (RRB Nr. 1165)

### 1.2.2 Allgemeine Grundlagen

- Verzeichnis der Gutachten, Studien und Berichte über die Hafententwicklung
- Geschichte der Bahn- und Hafenanlage Romanshorn von Dr. B. Sendner vom 22.9.2000

## 1.3 Aufbau

Der Richtplan besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Richtplantext
- Richtplankarte M 1:2000
- Konzept Erschliessung Hafenareal Süd (Karte M 1:1000)



## 1.4 Ziel

Das Hafenareal ist das Wahrzeichen von Romanshorn und ist somit das wichtigste Identifikationsmerkmal. Der besondere Charakter soll mit der anstehenden, dringend notwendigen Belegung des Areals erhalten bleiben.

Der vorliegende Richtplan hat zum Ziel, die künftige Entwicklung des Hafenareals und die Umnutzungsgebiete des Bahnareals unter Beachtung der bestehenden Unternehmen in einem Gesamtkonzept festzulegen. Dieser übernimmt dabei eine Leitfunktion bezüglich der öffentlichen Randbedingungen. Er regelt den Bestandesschutz von bestehenden, aktiv genutzten Bauten und legt die Grundsätze der zukünftigen baulichen Entwicklung, der Nutzung von Bauten und Aussenräumen und der Erschliessung fest. Er dient zudem als Koordinationsinstrument für die nachfolgenden Gestaltungspläne und Einzelbauvorhaben.

Hauptziel ist es, die verschiedenen "Industriebrachen" der nicht mehr genutzten Gebäude und Flächen der SBB so umzunutzen, dass eine nachhaltige Nutzung mit qualitativ hochstehenden Bauten und Anlagen entsteht.

Im Weiteren wird ein zweckmässiges Parkierungskonzept für das Areal, welches mit der Parkierung im angrenzenden Gemeindegebiet koordiniert ist, angestrebt. Dabei ist insbesondere auch für den kurzfristig anfallenden Tagestourismus (PW und Reise cars) eine annehmbare Lösung anzubieten.

## 1.5 Bezug zu kommunaler Richtplanung

Im Richtplan sind verschiedene planerische Aussagen zum Hafenareal enthalten. Diese betreffen insbesondere die folgenden Inhalte:

- 2.1.5 Erholungs- und Grüengebiet
- 2.2.2 Bereiche mit öffentlichem Interesse
- 3.3.1 Aufzuwertender Strassenraum
- 3.4.4 Gestaltung Seeufer
- 4.4.1 Park & Ride
- 4.4.3 Parkplatzbewirtschaftung
- 4.5.1 Bahnhof

Mit dem Richtplan Hafenareal sollen diese Festlegungen verfeinert und stärker auf die konkrete Situation abgestimmt werden. Alle Massnahmen sind aber mit dem rechtskräftigen kommunalen Richtplan koordiniert.

# 2 Bedeutung

## 2.1 Allgemeines

Der Richtplantext bildet zusammen mit der Richtplankarte im Massstab M 1:2'000 den kommunalen Richtplan "Hafenareal" gemäss §10 PBG.

Der Richtplan übernimmt in erster Linie die Aufgabe als Führungs- und Koordinationsinstrument und legt dazu für die Sachbereiche Nutzung, Schutz, Erschliessung und Aussenraumgestaltung die Planungsziele und Massnahmen fest. Er ist für die Behörden verbindlich, hat jedoch keine eigentumsbeschränkende Wirkung.

Über das Hafenareal besteht, soweit es sich in der Touristikzone befindet, Gestaltungsplanpflicht. Der bestehende Arealüberbauungsplan Lagerhausareal muss aus rechtlicher Sicht und wegen der veränderten Verhältnisse auf jeden Fall durch einen Gestaltungsplan abgelöst werden.

Der Richtplantext ist in der männlichen Sprachform abgefasst; er gilt aber sinngemäss auch für die weibliche Form.

## 2.2 Verbindlichkeit

Entsprechend der Verbindlichkeit ist der Richtplaninhalt in die folgenden Kategorien gegliedert:

### 2.2.1 Ausgangslage

Die Ausgangslage gibt Aufschluss über vorgegebene Ziele sowie über räumliche und sachliche Zusammenhänge, insbesondere über bestehende Bauten und Anlagen sowie über geltende Pläne und Vorschriften über die Nutzung des Bodens, soweit dies zum Verständnis der festgesetzten und angestrebten Abstimmung erforderlich ist.

#### *Wirkung*

Die Behörden informieren einander über Änderungen der Ausgangslage, wenn diese die übrigen Aussagen des Richtplans beeinflussen.

### 2.2.2 Planungsgrundsätze

Planungsgrundsätze zeigen, worauf die Planung auszurichten ist. Sie umschreiben den Rahmen des Ermessens.

#### *Wirkung*

Planungsgrundsätze sind bindender Beurteilungsmassstab für raumwirksame Tätigkeiten. Sich entgegengesetzte Grundsätze sind nach pflichtgemäßem Ermessen gegeneinander abzuwägen (Interessenabwägung). Der Grundsatz, der überwiegt, bindet die Behörden.

### 2.2.3 Vororientierungen

Vororientierungen zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können.

#### *Wirkung*

Die Behörden informieren einander, wenn sich an der Sachlage etwas ändert.

### 2.2.4 Zwischenergebnis

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind.

#### *Wirkung*

Die Behörden ordnen zeitgerecht die notwendigen Schritte an, um das Vorhaben auf die Stufe Festsetzung zu bringen.

### 2.2.5 Festsetzungen

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Sie legen räumliche Interessen von übergeordneter Bedeutung fest.

### *Wirkung*

Die Behörden haben sich an die Festsetzungen zu halten. Bauliche Massnahmen haben sich an die getroffenen Festlegungen zu halten. Massgebliche Abweichungen bedingen eine Anpassung des Richtplanes.

## **2.3 Verfahren bei Änderungen**

### **2.3.1 Inhalte von kantonaler Bedeutung**

Die Inhalte von kantonaler Bedeutung sind jeweils bei den Verbindlichkeiten mit einem (-k-) gekennzeichnet. Änderungen am rechtsgültig genehmigten Richtplan, welche solche Inhalte betreffen, bedürfen grundsätzlich wieder eines ordentlichen Bekanntmachungsverfahrens mit anschliessender kantonaler Genehmigung.

Wo die Verbindlichkeit noch nicht die Stufe Festsetzung erreicht hat, können Änderungen, unter Beachtung der jeweiligen Planungsgrundsätze, vom Gemeinderat auch ohne kantonales Genehmigungsverfahren erlassen werden.

### **2.3.2 Inhalte von kommunaler Bedeutung**

Für alle anderen Inhalte ist der Gemeinderat zuständig. Änderungen an solchen Inhalten erfordern das Bekanntmachungsverfahren, aber keine kantonale Genehmigung. Ausgenommen davon sind unbedeutende Änderungen, die sich im Rahmen der getroffenen Festsetzungen bewegen.

Bei Änderungen, die ohne kantonale Genehmigung erlassen werden, setzt die Gemeinde die zuständige Stelle des Kantons im Rahmen des Bekanntmachungsverfahrens darüber in Kenntnis.

## 3 Bebauung

### 3.1 Allgemeines

#### *Ausgangslage*

Die um das Hafenbecken gruppierten Bauten, mit Ausnahme eines Teils des Bahnhofgebäudes, werden nicht mehr für die ursprünglich vorgesehene Nutzung benötigt. Soweit sie nicht als geschützte Objekte nach § 10 NHG TG gelten, sind auch Ersatzbauten möglich. Dabei ist allerdings zu beachten, dass für die SBB als Bundesbetrieb zusätzlich das eidgenössische NHG direkt Anwendung findet.

Die SBB als Besitzerin fast aller Grundstücke stellt die Mehrheit der Bauten in langjährigen Baurechtsverträgen zur Verfügung. Über verschiedene Bauten im südlichen Planungsgebiet (Roldag mit Getreidesilo, Geschäftshaus/Lagerhalle und Bootshalle sowie der Bootshafen mit Konzession SBS/SBB) sind bereits rechtskräftige Baurechte vorhanden. Für das gesamte Hafenaerial besteht ein Rahmenvertrag.

Die freien Flächen, auf welchen eine bauliche Nutzung zugelassen ist, insbesondere das Areal des ehemaligen Güterschuppens, sollen einer zonengerechten Nutzung zugeführt werden.

Für die bauliche Nutzung ist in erster Linie das Baureglement massgebend. Mit den Gestaltungsplänen können auf den jeweiligen Ort sachlich abgestimmte Bauvorschriften erlassen werden.

#### *Planungsgrundsätze*

Die baulichen Veränderungen haben sich im Hafenaerial dem Erhaltungsziel des Hafencharakters unterzuordnen, und auf die geschützten Bauten ist entsprechende Rücksicht zu nehmen. Es wird eine zweckmässige Mischnutzung im Sinne der Zonenvorschriften angestrebt, welche sowohl auf die bestehenden Verhältnisse des Gewerbes Rücksicht nimmt und auch die Umnutzungsbereiche zu neuen attraktiven und belebten Quartieren von Romanshorn werden lässt.

Ersatz-, Um- und Neubauten sind in fachlich hochstehender Qualität zu planen und auszuführen. Für die Auswahl der einzelnen Projekte sind Konkurrenzverfahren gegenüber Einzelaufträgen vorzuziehen. Bei Wettbewerbsverfahren ist die Gemeinde in der Vorbereitung und Beurteilung angemessen zu beteiligen.

### 3.2 Entwicklungsgebiete

#### 3.2.1 Nord «Güterschuppenareal»

##### *Ausgangslage*

Der abgebrannte Güterschuppen hat in seiner langgezogenen, ruhigen Erscheinung zusammen mit dem alten Zollhaus den nördlichen Abschluss des Hafenbeckens massgeblich geprägt. Heute ist die hinterliegende, sehr heterogen zusammengesetzte Häuserzeile sichtbar

und gibt dem Hafen einen optisch unklaren Abschluss. Die Qualität des Hafens hängt deshalb stark von seiner umgebenden Bebauung ab; allzu grosse unbebaute Aussenräume widersprechen dem Erhaltungsziel. Auch im Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege wird eine im Massstab und in der Qualität angemessene Ersatzbebauung zur Erhaltung des Hafensembles gefordert.

#### *Festsetzung*

Das Güterschuppenareal ist für das Hafenbecken von zentraler Bedeutung. Hier ist mit massstäblichen Ersatz-Bauten der wichtige räumliche Abschluss wieder herzustellen. Die folgenden Rahmenbedingungen sind dabei zu beachten:

- einer oder mehrere Baukörper mit maximaler Höhe entsprechend der Firsthöhe des alten Zollgebäudes;
- grosszügiger Abstand von der Hafenummauer (Seepromenade) als öffentlicher Seezugang;
- Durchlässigkeit von der Hafenstrasse zum Hafenbecken als optische Bezüge und als einzelne Fussgänger-Durchgänge;
- halböffentliche Nutzungen zur Belebung des Areals (Restaurant, Läden) und des öffentlichen Platzes (vgl. 4.2.1). -k-

Die architektonische und ortsbauliche Lösung ist über ein Konkurrenz- oder in einem Workshopverfahren (Konsensfindung mit qualifizierten Planern, Architekten und der Gemeinde) zu entwickeln und nachfolgend in einen Gestaltungsplan umzusetzen.

### **3.2.2 Süd «Transitpostareal»**

#### *Ausgangslage*

Das Areal der ehemaligen Transitpost nimmt eine strategisch wichtige Lage ein. Hier treffen sich die Wege der verschiedenen Entwicklungsgebiete und der touristischen Aktivität in Romanshorn. Die Zugänge sind aber durch die bestehenden Bauten sehr beengt und unattraktiv. Zudem fehlt die Öffnung zum südlichen Hafengebiet.

Südlich davon bestehen ein Autoabstellplatz und Nebenbauten der SBB. In diesem Bereich ist das neue Stellwerkgebäude erstellt worden. Dabei handelt es sich gemäss bewilligtem Projekt um einen reinen Zweckbau.

#### *Vororientierung*

Im Hinblick auf eine verstärkte touristische Nutzung des gesamten Hafensareals ist zu untersuchen, wie eine attraktivere Nutzung des Transitpostgebäudes durch Umnutzung, Teilabbruch oder Neubau sowie des umgebenden Areals realisierbar wird. (vgl. 3.3.3 und 4.2.3). -k-

#### *Festsetzung*

Unabhängig der baulichen Lösung sind die folgenden Rahmenbedingungen bei der Entwicklung dieses Gebietes zu beachten:

- neue Nutzungen müssen zur Steigerung der Attraktivität am Hafenbecken beitragen;
- breite Fussgängerverbindung längs Hafenummauer zwischen Bahnhof und Fährstation;
- Erschliessung des Quartiers ab Bahnhof/Stadt für Fussgänger und Velofahrer;

- Verbesserung der Ankunft und Abreise (Empfang, Wartemöglichkeit) für Schifffahrtsgäste;
- Optimierung der Zollabfertigung;
- definitive Lösung des Aufnahmegebäudes (Billettschalter, Reisedienst) für die Kursschifffahrt. -k-

Die architektonische und ortsbauliche Lösung ist über ein Konkurrenz- oder in einem Workshopverfahren (Konsensfindung mit qualifizierten Planern, Architekten und der Gemeinde) zu entwickeln und nachfolgend in einem Gestaltungsplan umzusetzen.

### 3.2.3 Ost «Areal Bootslagerhalle Roldag»

#### *Ausgangslage*

Die bestehende Bootslagerhalle mit zugehörigem Werk- und Lagerplatz wird von drei verschiedenen Bootsbetrieben genutzt. Sie ist als einfacher Elementbau konzipiert. Dieses Areal ist für eine neue bauliche Entwicklung am See geeignet. Deshalb wurde es mit der Ortsplanung einer Wohn- und Gewerbezone zugewiesen.

Durch das Areal führt diagonal ein Industriegleis zur Brennstoff-Tankanlage für die Fähre und für die Kursschifffahrt östlich des Lagerhauses. Diese Gleisanlage wird nur sehr selten benutzt. Die Verzweigung zur Werft hat hingegen keine betriebliche Bedeutung mehr.

#### *Vororientierung*

Für die Bootsbetriebe ist auf dem hinterliegenden Industriegebiet westlich der Friedrichshafnerstrasse angemessener Ersatz zu schaffen. Insbesondere die Stationierung der Schiffe soll nicht mehr an der attraktiven Lage erfolgen. -k-

Das Areal der Bootslagerhalle soll mit Neubauten, welche architektonisch im Bezug zum Lagerhaus und Seeufer stehen, genutzt werden. Dabei sind bei sehr guter Gestaltung auch Gebäude mit Mehrhöhen denkbar. Bei der Planung dieses Areals sind die folgenden Rahmenbedingungen zu beachten:

- gemischte bauliche Nutzung (z.B. Hotel);
- öffentlicher Zugang zum Hafen ist zu gewährleisten;
- Verkehrserschliessung ohne Behinderung der Zollabfertigung;
- Verlegung der Abladestelle für die Tankanlage und Aufhebung Industriegleis nötig;
- Unterbringung von Park + Ride Plätzen prüfen. -k-

### 3.2.4 Industrie

#### *Ausgangslage*

Das Gebiet westlich der Friedrichshafnerstrasse wird heute über eine kleine Fläche industriell und mit Familiengärten genutzt. Der Rest ist eine Eisenbahnbrache. Im Zonenplan wird das Areal über eine Bautiefe parallel zur Strasse der Industriezone zugewiesen. Im nördlichsten Abschnitt neben dem Betonwerk besteht die Absicht der Firma Hausammann eine neue Bootslagerhalle zu errichten. Das Areal bildet optisch den Auftakt (Visitenkarte) zum südlichen Hafenaerial.

Im hinterliegenden Bereich bestehen je nach den bahnbetrieblichen Ausrichtungen weitere Entwicklungsmöglichkeiten. Das grosse Areal der nicht mehr benötigten Gleisanlagen ist im kommunalen Richtplan als Industrie-Entwicklungsgebiet ausgewiesen.

#### *Festsetzung*

Dieses Gebiet soll für eine gewerblich-industrielle Entwicklung vorbereitet und öffentlich erschlossen werden. Dabei ist ein Korridor für eine längerfristige Verbindung zur Alpenstrasse als Option rechtlich zu sichern. -k-

Der erforderliche Gestaltungsplan "Industrie" ist unabhängig der Planungen am Hafenbecken zu erlassen, um die Entflechtung im Entwicklungsgebiet Ost zu fördern (vgl. 3.2.3). Neubauten an der Friedrichshafnerstrasse haben eine gute architektonische Qualität auszuweisen. -k-

### **3.2.5 Werftareal – Süd**

#### *Ausgangslage*

Das Areal südlich der Schiffswerft, einerseits durch die Friedrichshafnerstrasse und andererseits durch das Naturschutzgebiet begrenzt, ist der Industriezone zugewiesen. Heute ist es mit Abstellgleisen für alte Eisenbahnwagen belegt und damit stark unternutzt. Im südlichen Bereich lässt die zur Verfügung stehende Bautiefe von knapp 20 m nur bedingt industrielle Nutzungen zu.

#### *Vororientierung*

Als zukünftige Nutzungen in diesem Gebiet sind folgende Möglichkeiten zu prüfen:

- Touristische Nutzungen wie Gastronomie, Dienstleistung, Parkierung
- Schlafen im Eisenbahnwagen als günstiges Segment für Familien und Velotouristen
- Eisenbahn – Fähre – Museum/Park

#### *Festsetzung*

Das Areal ist für eine zweckmässiger Nutzung freizugeben. Dabei sind Nutzungen anzustreben, welche von ihrer Art und Erscheinung her einen Bezug zum Naturschutzgebiet bzw. Seeufer herstellen. Dabei sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- sanfter baulicher und gestalterischer Übergang zum Naturschutzgebiet;
- qualitativ gute Gestaltung der strassenseitigen Fassaden;
- Reduktion der Gebäudehöhe gegenüber dem zulässigen Mass. -k-

### 3.3 Umnutzungen

Unter Berücksichtigung der Aussagen für die Entwicklungsgebiete ergeben sich für die Umnutzungen einzelner Bauten entsprechende Vorgaben und Rahmenbedingungen.

#### 3.3.1 Altes Zollgebäude

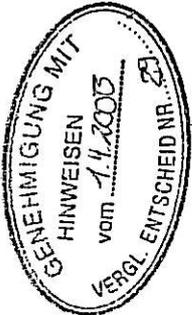
##### *Ausgangslage*

Dieser markante Baukörper ist für das Erscheinungsbild von besonderer Bedeutung. Er ist mit der Ortsplanung grundeigentümergebunden geschützt. Die Auflagen des Denkmalschutzes sind bei Änderung der äusseren Erscheinung massgebend.

##### *Festsetzung*

Die stattliche Erscheinung und der Charakter des Gebäudes sind zu erhalten. Mit entsprechend publikumswirksamen Umnutzungen ist dem Gebäude seine wichtige Stellung im Hafenaerial zurückzugeben. -k-

Das Gebäude ist in seiner äusseren Erscheinung zu erhalten. Bauliche Veränderungen haben sich dem Baustil unterzuordnen. -k-



#### 3.3.2 Bahnhofgebäude

##### *Ausgangslage*

Der Bahnhof und das zugehörige Nebengebäude sind prägend für das Ortsbild von Romanshorn. Die Erhaltung ist dank der kürzlich abgeschlossenen Renovation gewährleistet.

##### *Festsetzung*

Dem Bahnhofgebäude kommt eine wichtige Scharnierfunktion zwischen Stadt und See zu. Die Gebäude sind deshalb hauptsächlich publikumsaktiven Nutzungen zuzuführen. -k-

#### 3.3.3 Transitpost

##### *Ausgangslage*

Dieses zweiteilige Gebäude besteht aus einem alten Lagerhaus (Fachwerkbau) und einem zweischiffigen Bürogebäude. Auf kommunaler Stufe ist das Gebäude nicht geschützt, jedoch im kommunalen Richtplan als erhaltenswerte Baute bezeichnet. Im Hinweisinventar der Denkmalpflege wird die Baute aber der Kategorie „wertvoll“ zugewiesen und damit ist der Grundeigentümer verbindliche Schutz gefordert.

Heute sind die Büros, das Archiv und die Garderoben der Bodensee-Schiffahrt in diesem Gebäudekomplex untergebracht. Die Stellung zum Hafenbecken behindert einen zweckmässigen und attraktiven Zugang zur Fähre und zum südlichen Hafenbecken.

##### *Vororientierung*

Einer architektonisch hochwertigen Neubaulösung wird anstelle der Erhaltung des Gebäudekomplexes der Transitpost klar der Vorzug gegeben. Diese muss unter Einbezug der Platzgestaltung erfolgen (vgl. 3.2.2). Eine Integration von Teilen des Altbaus könnte u.U. dabei auch denkbar sein. -k-

N I C H T G E N E H M I G T

ENTSCHEID Nr. 29 vom 1.4.2003

*Festsetzung*

Die Transitpost ist aus der Liste der erhaltenswerten Kulturobjekte im kommunalen Richtplan zu entlassen. -k-

An diesem Standort sind die Büros und Schalter der Bodensee-Schiffahrt und der Zollabfertigung unterzubringen. Zudem ist ein attraktiver und grosszügiger äusserer Wartebereich für die Gäste der Schiffahrt und Fähre vorzusehen.

**3.3.4 SBB-Lagerhaus Nr. 2***Ausgangslage*

Das Lagerhaus soll umgenutzt und in Lofts für Büros, Kleingewerbe und Wohnungen umgebaut werden. Zur Projektidee liegt ein Gutachten der kantonalen Denkmalpflege vom 6.4.2001 vor.

*Festsetzung*

Die Baubewilligung für die Umnutzung des Lagerhauses ist, vorbehältlich der öffentlichen Erschliessung (vgl. 5.2.2.), auf den rechtsgültigen Arealüberbauungsplan Lagerhausareal abzustützen.

**3.3.5 Areal Geschäfts-/Lagerhaus und Getreidesilo***Ausgangslage*

Nach dem gültigen Baurechtsvertrag der Roldag, welcher eine Baurechtsnutzung auf lange Frist zulässt, gehören zum Baurecht der Getreidesilo, das Geschäfts-/ und Lagerhaus mit Tiefgarage sowie die Bootslagerhalle mit den entsprechenden Freiflächen/Parkplätzen (vgl. 3.2.3). Zur Zeit sind diese Bauten betrieblich voll ausgelastet. Sie sind auch auf die funktionsfähige Anlieferung mit Lastwagenzügen angewiesen. Auf dem Silo besteht eine kleine Aussichtsplattform, welche aber nicht öffentlich zugänglich ist.

*Vororientierung*

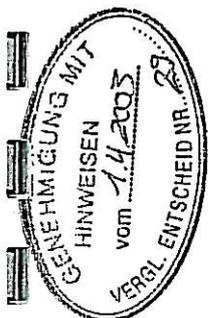
Bei einer betrieblichen Veränderung der Firma Roldag AG sind Umnutzungen dieser Bauten zu prüfen. Dabei ist die Öffnung für Mischnutzungen im Interesse der Quartieraufwertung anzustreben. Die notwendigen Anpassungen des Zonenplanes sind zu unterstützen. -k-

*Festsetzung*

Mit dem notwendigen Gestaltungsplan sind planungs- und baurechtliche Voraussetzungen zu schaffen, welche sowohl die Erhaltung des bestehenden Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebes gewährleisten als auch spätere Erweiterungen und Umnutzungen erlauben. -k-

**3.3.6 SBS Werft***Ausgangslage*

Die Schiffswerft mit den zugehörigen Anlagen ist weiterhin in Betrieb. Hier werden sowohl die Schiffe der SBS wie auch solche von anderen Gesellschaften gewartet. Das Areal ist im Zonenplan der Industriezone zugewiesen.



*Festsetzung*

Es sind planungs- und baurechtliche Voraussetzungen zu schaffen, damit der gut gehende Industriebetrieb dem Hafengebiet erhalten bleibt. -k-

**3.3.7 Werft-Lagerhaus***Ausgangslage*

Das typisch eisenbahn-architektonisch geprägte Gebäude Assek. Nr. 1211 südlich der Schiffswerft wird heute als Lager und für den Unterhalt von kleinen Schiffen durch den Werftbetrieb verwendet. Es ist aussen einer "Pinselrenovation" unterzogen worden. Von seiner Lage her ist das Gebäude, soweit es nicht weiter für den Werftbetrieb benötigt wird, für eine Umnutzung prädestiniert. Im kommunalen Richtplan ist das Gebäude als erhaltenswertes Kulturobjekt bezeichnet.

*Vororientierung*

Die Umnutzung dieser Baute für touristische Zwecke allenfalls im Zusammenhang mit einem Fähre-Eisenbahn-Museum ist zu prüfen. Dabei darf der Werftbetrieb nicht benachteiligt werden. Die notwendigen Anpassungen des Zonenplanes sind zu unterstützen. -k-

*Festsetzung*

Das Werft-Lagerhaus ist aus der Liste der erhaltenswerten Kulturobjekte im kommunalen Richtplan zu entlassen. -k-

NICHT GENEHMIGT

ENTSCHEID Nr. 29 vom 1.4.2003

**3.4 Verbindungsbauwerke***Ausgangslage*

Heute sind die Verbindungen ins Hafenareal Süd sehr eingeschränkt. Die einzige Zufahrtsmöglichkeit führt über die Friedrichshafnerstrasse über Salmsacher Gemeindegebiet. Für Fussgänger wird im Bahnhofbereich anstelle des früheren "Ketteliübergangs" zur Zeit eine Personenunterführung erstellt.

Mit der bevorstehenden Öffnung dieser bisher sehr in sich abgeschlossenen SBB-Betriebsflächen sind zusätzliche Anbindungen an die gewachsene Stadt notwendig, um die gewünschte Belebung herbeizubringen.

*Planungsgrundsatz*

Die Verbindungen zum Hafenbecken und insbesondere zum Hafenareal Süd sind für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern und attraktiver zu gestalten.

**3.4.1 Fussgängerunterführung***Ausgangslage*

Die SBB erstellen im Bahnhof eine Personen-Unterführung. Diese wird auf Wunsch der Gemeinde auf 8 m Breite ausgebaut. Durch den seeseitigen Aufgang wird der Flanierbereich längs der Hafenmole eingeschränkt.

*Festsetzung*

Der Ausgangsbereich zum Hafenbecken ist gestalterisch und betrieblich zu optimieren. -k- Die Investoren der Entwicklungsgebiete Süd und Ost sind an den Kosten solcher Projekte entsprechend ihrem Sondervorteil zu beteiligen.

**3.4.2 Passarelle***Ausgangslage*

Die Verbindung für Fussgänger zum Hafenareal Süd ist trotz der neuen Unterführung nicht optimal und im Hinblick auf die gewünschte Belebung ungenügend. Mit einer Passarelle im Bereich Restaurant Volksgarten könnte das Hafenareal, dank der bestehenden Höhendifferenz, direkt ans Zentrum angeschlossen werden.

*Vororientierung*

Der Bau einer Passarelle für Fussgänger und allenfalls Velofahrer vom Zentrum in das Entwicklungsgebiet Süd ist zu prüfen (vgl. 3.2.2). -k-

**3.4.3 Verlängerung Alpenstrasse***Ausgangslage*

Um den Bezug des südlichen Hafenquartiers zur Stadt allgemein zu verstärken, ist eine bessere verkehrstechnische Anbindung wichtig. Lagemässig würde sich eine Verlängerung der Alpenstrasse zur Friedrichshafnerstrasse anbieten. Der zu überwindende Gleisbereich wird auf Grund der vorgesehenen SBB-Desinvestitionen deutlich schmaler.

Der LKW-Verkehr muss dabei weiterhin über die Friedrichshafnerstrasse führen.

*Vororientierung*

Die Verlängerung der Alpenstrasse ist als Unter- oder Überführung zu prüfen. Dabei wird aus verkehrstechnischer und immissionsrechtlicher Sicht nur eine Strasse für Personenwagen-Verkehr erwünscht. -k-

**3.5 Immissionen***Ausgangslage*

Bisher wurde das Hafenareal mehrheitlich gewerblich-industriell genutzt. Nutzungen, welche auf Immissionen empfindlich reagieren (Wohnen, Gastgewerbe, Büros), sind heute nicht vorhanden. Auf Grund der Zonenordnung gilt im Bereich von Transitpost und SBB-Lagerhaus 2 sowie in Entwicklungsgebieten A und C das Immissionsmass "mässig störend" bzw. die Lärm-Empfindlichkeitsstufe III. In den weiteren Entwicklungsgebieten ist das Immissionsmass "stark störend" bzw. die Lärm-Empfindlichkeitsstufe IV massgebend.

Mit der geplanten Nutzungsdurchmischung können namentlich im Hafenareal Süd und Ost Konflikte wegen Immissionen entstehen, welche mit dem öffentlichen Immissionsrecht nicht zu lösen sind.

*Festsetzung*

Bei Um- und Neubauten mit lärmempfindlichen Nutzungen sind gegenüber bestehenden Gebäuden oder Entwicklungsgebieten mit gewerblich-industrieller Nutzung bauliche und gestalterische Massnahmen vorzusehen, welche einen optimalen Immissionsschutz gewährleisten. Bei Neubauten sind bezüglich Lärmschutz die Planungswerte einzuhalten. -k-

Für Fahrzeuge mit Kühlaggregate, welche über das Wochenende auf die Zollabfertigung warten müssen, soll im Entwicklungsgebiet D oder E oder an einer anderen geeigneten Stelle ein reservierter Abstellbereich zur Verfügung gestellt werden.

## 4 Aussenräume

### 4.1 Allgemeines

#### *Ausgangslage*

Das Hafenbecken hat als Umsteigepunkt von Bahn zu Schiff oder Fähre einen hohen öffentlichen Stellenwert. Zudem ist es in den letzten Jahren zu einem beliebten Ausflugsort für Tagestouristen geworden. Im Weiteren führt die Fussgängerverbindung zum Seepark entlang der Hafenmauer.

Das angrenzende Gebiet des alten Fähreplatzes, der Hafemole mit den Mietbooten und der Bootstankstelle sowie dem offenen Parkgelände ist ebenfalls Bestandteil des touristischen Kapitals von Romanshorn. Eine gestalterische Aufwertung ist aber dringend angezeigt.

Mit der Verlegung der Fähre und dem Bau des Bootshafens wurde auch das südliche Gebiet für die Bevölkerung zugänglich. Mit Ausnahme der Bunkerwiese fehlen aber Plätze zum Verweilen.

#### *Planungsgrundsätze*

Mit der baulichen und nutzungsmässigen Neuorientierung ist den Aussenräumen im Interesse der touristischen Aufwertung grosse Beachtung zu schenken.

An geeigneten Orten sind öffentlich Plätze, welche ein Verweilen ermöglichen, zu schaffen. Die Plätze sind auf den jeweiligen Charakter des Ortes und der Bebauung abzustimmen.

Die einzelnen öffentlichen Aussenräume sind untereinander qualitativ gut und attraktiv zu verbinden.

#### 4.1.1 Ausblick zum See

##### *Ausgangslage*

Von zahlreichen Standorten in der Gemeinde besteht ein Ausblick auf den Hafen und See. Zudem kann der See von der Bankstrasse und der Hafenstrasse dank den Durchblicken erlebt werden. Diese Qualität gehört zu einer Seegemeinde und soll auch erhalten bleiben.

##### *Festsetzung*

Von den bezeichneten Stellen sind Durchblicke zum Hafen und See dauernd freizuhalten. -k-

### 4.2 Öffentliche Plätze

#### 4.2.1 Seeplatz im Hafenareal

##### *Ausgangslage*

Im Bereich des Entwicklungsgebietes Nord wird ein öffentlicher Platz gewünscht. Wegen des abgebrannten Güterschuppens ist der attraktive Ausblick auf den Hafen und die Berge nun offensichtlich.

*Zwischenergebnis*

Mit der Neuüberbauung dieses Gebietes ist ein Platz mit Bezug zum Hafen (Aussicht) zu schaffen. Dieser soll mit halböffentlichen Nutzungen (Restaurant, Läden) flankiert sein und zum Verweilen einladen. Im Rahmen des Konkurrenz- oder Workshopverfahrens ist im Zusammenhang mit der Bebauung eine attraktive Lösung zu entwickeln (vgl. 3.2.1). -k-

**4.2.2 Alter Fähreplatz***Ausgangslage*

Dieser Platz diente früher als Stauraum für den Fährbetrieb. Seit der Verlegung auf die Südseite wird er als Parkplatz genutzt. Eine neue Nutzung im Zusammenhang mit dem alten Zollhaus ist erwünscht.

*Festsetzung*

Der alte Fähreplatz soll als öffentlich zugängliche Fläche weitgehend erhalten bleiben. Eine ergänzende Randbebauung darf den Platzcharakter und die Vorrangstellung des Zollhauses nicht beeinträchtigen. -k-

**4.2.3 Neuer Fähreplatz***Ausgangslage*

Im Bereich des Fährehafens fehlt heute ein attraktiver Warte- und Aufenthaltsbereich. Mit der Umnutzung des Transitpostareals eröffnet sich die Möglichkeit, diesen Mangel zu beheben. Um dem südlichen Hafenquartier einen öffentlich zugänglichen Freiraum anzubieten, soll mit dem Konkurrenz- oder Workshopverfahren auch die Möglichkeit der Platzschaffung geprüft werden. Dabei sind Kombinationen mit der jeweiligen Nutzung des Gebäudes sinnvoll.

*Festsetzung*

Im Bereich des Entwicklungsgebietes Süd ist im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Transitpostareals (vgl. 3.2.2) ein öffentlich zugänglicher Platz mit Bezug zur Fähranlegestelle zu schaffen. Dem Platzabschluss zum Areal Geschäfts-/Lagerhaus und Getreidesilo (vgl. 3.3.5) ist besondere Beachtung zu schenken. -k-

**4.2.4 Platz vor Seeparkwiese***Ausgangslage*

Das Areal wird heute stark geprägt durch den ehemaligen Kiesumschlagplatz, welcher nun als Skating-Anlage zur Verfügung steht sowie durch die zahlreichen Parkplätze.

*Zwischenergebnis*

Das Areal des ehemaligen Kiesumschlagplatzes ist umzugestalten und einer touristisch orientierten Nutzung zuzuführen. Dabei ist eine Verbindung mit einem öffentlichen Platz als Auftakt zur Seeparkwiese zu schaffen. Eine Kombination mit der Bootsvermietung ist wünschenswert. Eine pavillonartige Baute ist gestattet. -k-

## 4.3 Hafenbecken

### 4.3.1 Hafenmauer

#### *Ausgangslage*

Die Hafenmauer zeichnet sich durch ihre einfache massive Ausgestaltung ohne Geländer aus. Sie vermittelt deutlich den ursprünglich industriellen Charakter des Hafens.

#### *Festsetzung*

Der grosszügige Charakter der Hafenmauer ist gesamthaft zu erhalten. Die Mauerkrone muss dabei ablesbar bleiben. Eingriffe sind auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken. Umzäunungen sind nicht zulässig. Die Sicherheit ist durch die begehbare Breite der Hafenmauer zu gewährleisten. -k-

### 4.3.2 Kursschiffahrt

#### *Ausgangslage*

In Zukunft sollen die Kursschiffe nicht mehr entlang der Hafenmauer stationiert werden, sondern an einer Steganlage. Eine zweckmässige Aufstellung ergibt sich im 60°-Winkel zur westlichen Hafenmauer. Dadurch sind keine Ausbaggerungen des Hafenbeckens notwendig und die Distanz zum Bahnhof (Unterführung) ist kurz.

#### *Festsetzung*

Die Gestaltung der Steganlage hat die Erhaltenswürdigkeit der Hafenmauer zu berücksichtigen. Zudem ist eine verständliche Beziehung Unterführung – Steganlage mit geeigneten Passagier-Warteplätzen vorzusehen, welche den Flanierbereich nicht übermässig behindern. -k-

### 4.3.3 Bootsstationierung

#### *Ausgangslage*

Heute sind einzig im nordöstlichen Bereich kleine Schiffe im Hafen stationiert. Das restliche Hafenbecken ist im Wesentlichen der Kursschiffahrt und Fähre vorbehalten. Mit der Umnutzung des Hafens sind zusätzliche 70 Bootsplätze vorgesehen. Für diese müssen entsprechende Steganlagen gebaut werden.

#### *Zwischenergebnis*

Die neuen Bootsplätze mit Seetankstelle sind im Hafenbecken so zu organisieren, dass die folgenden Rahmenbedingungen eingehalten werden können:

- Rücksichtnahme auf den Charakter des Hafenbeckens und der Hafenmauer;
- Angebot von Gästeplätzen mit Übernachtungsmöglichkeit;
- Beachtung der Kurs- und Ausflugschiffahrt. -k-

#### *Festsetzung*

Für die Kursschiffahrt und Ausflugsboote sind attraktive Anlagestellen zu schaffen.



Das Angebot von Mietbooten ist zu erhalten und an einem für das Publikum sowie die Kurs- und Ausflugsschiffahrt zweckmässigen Standort zu platzieren.

## 4.4 Freiräume

### 4.4.1 Seeparkwiese

#### *Ausgangslage*

Der Bereich der äusseren Hafenanlage bis zum Hafenglöcklein strahlt eine grosszügige Weite aus und eröffnet neben dem Weitblick eine wunderschöne Sicht auf den Hafen und die Stadtsilhouette. Die Wiese wird als grosser Freiraum von allen Besuchern geschätzt. Die verlängerte Hafenstrasse mit Wendeplatz und Parkplätzen wirkt an dieser wertvollen Lage am See störend. Zudem fahren sehr viele Gäste bei der Parkplatzsuche bis zum Wendeplatz und zurück und beeinträchtigen dadurch den Erholungswert der Seeparkwiese.

#### *Zwischenergebnis*

Der Parkplatz ist im Interesse der Attraktivitätssteigerung der Parkanlage teilweise aufzuheben. Dabei sind die folgenden Rahmenbedingungen zu beachten:

- der Wendeplatz ist in die Achse der Hafenstrasse zurückzusetzen;
- eine Zufahrtsmöglichkeit zur Schlipfanlage ist sicherzustellen;
- notwendige Kurzzeit-Autoabstellplätze dürfen optisch nicht dominieren;
- entlang der Hafentmole keine Abstellplätze anordnen;
- Zufahrt (Anlieferung) und Notparkierung bei Festanlässen muss möglich bleiben. -k-

#### *Festsetzung*

Das Areal der Seeparkwiese dient neben der Erholungsnutzung weiterhin für saisonale Anlässe und als Fest- und Ausstellungsplatz. Mobile Anlagen und Festhallen sind zeitlich befristet zulässig. -k-

### 4.4.2 Bunkerwiese

#### *Ausgangslage*

Das Gebiet der Bunkerwiese wird heute als öffentliche Freifläche genutzt und die Treppentufen zum See lassen ungehindertes Baden zu. Dabei können allerdings Konflikte mit der Kursschiffahrt entstehen. Deshalb darf die Bademöglichkeit nicht offiziell propagiert werden.

#### *Festsetzung*

Die Bunkerwiese mit der freien Bademöglichkeit auf eigene Gefahr muss der Öffentlichkeit erhalten bleiben. -k-

## 5 Verkehr

### 5.1 Allgemeines

#### *Ausgangslage*

Das Hafengebiet ist heute namentlich im südlichen Bereich mangelhaft erschlossen. Die Friedrichshafnerstrasse erfüllt als Staatsstrasse den Fährzugang. Das Eigentum des Kantons Thurgau endet aber im Bereich der Schiffswerft; die restliche Strassenfläche ist im Besitz der SBB. Das Gebiet der Zollabfertigung erlaubt keine direkten Verkehrserschliessungen von angrenzenden Baugebieten.

Eine sachgerechte Erschliessung im Sinne von §§ 35 ff. PBG durch die Gemeinde fehlt im gesamten südlichen Bereich des Planungsgebietes.

#### *Planungsgrundsätze*

Im südlichen Hafengebiet ist eine öffentliche Erschliessung der einzelnen Bauten und Entwicklungsgebiete vorzusehen. Neubauten und massgebliche Umbauten, welche nicht eisenbahnrechtlich bedingt sind, können nur bewilligt werden, wenn die Sicherstellung der Erschliessung mit Verkehrsanlagen und Werkleitungen vorliegt.

#### 5.1.1 Gäste-Leitsystem

##### *Ausgangslage*

Die Orientierung für die Gäste betreffend touristischer Standorte, der Parkplätze und dergleichen ist zum Teil mangelhaft. Mit einem Leitsystem kann einerseits das Erscheinungsbild der Gemeinde verstärkt und andererseits können u.a. unerwünschte Suchfahrten vermieden werden. Ebenso kann ein stärkerer Bezug zum Stadtgebiet geschaffen werden.

##### *Festsetzung*

Es ist ein Gäste-Leitsystem zu entwickeln. Dieses hat mindestens die folgenden Bereiche abzudecken:

- Koordiniertes Erscheinungsbild für wichtige Hinweise in Stadt und Hafengebiet,
- Wegweisungen und Anschriften nach demselben Erscheinungsbild,
- Orientierung für Bahn- und Schiffsreisende,
- Durchleitungshinweise für Wanderer, Velofahrer, Skater und Automobilisten,
- Angaben über Parkplätze.

## 5.2 Erschliessung Umnutzungsgebiete

### 5.2.1 Hafenstrasse

#### *Ausgangslage*

Bankstrasse und Hafenstrasse erfüllen als Gemeindestrassen die Erschliessungsfunktion der Bautiefe bis zum See. Dabei kommt der Hafenstrasse die Sammelfunktion zu; die Bankstrasse dient vermehrt dem Langsamverkehr.

#### *Festsetzung*

Die Hafenstrasse ist ab dem Restaurant Schiff Richtung Seepark vom schnell fahrenden Verkehr mit situationsgerechten gestalterischen Massnahmen zu beruhigen. -k-

Die Hauszufahrten sind möglichst zusammenzufassen und prioritär auf die Hafenstrasse zu leiten.

Die Erschliessung von allfälligen Tiefgaragen hat ab der Hafenstrasse zu erfolgen. -k-

### 5.2.2 Areale Süd und Ost

#### *Ausgangslage*

Eine Staatsstrasse (Friedrichshafnerstrasse) kann auf Grund des Gesetzes über Strassen und Wege StrWG nur im Ausnahmefall die Erschliessungsfunktion übernehmen. Zum Roldag-Geschäfts-/Lagerhaus und Getreidesilo besteht eine private Erschliessungsstrasse parallel zur Fährenzufahrt.

Nicht gelöst ist die Zufahrt für Velofahrer ab der Salmsacherbucht zur Fähre.

#### *Festsetzung*

Das Gebiet Süd und das SBB-Lagerhaus Nr. 2 werden über die bestehende private Zufahrt neu öffentlich erschlossen. Dabei ist auch dem Veloverkehr die notwendige Beachtung zu schenken. -k-

Für das SBB-Lagerhaus Nr. 2 ist eine Querung des Fähre-Stauraumes notwendig. Dabei ist die Entflechtung mit der Zoll-Abfertigung zu beachten (vgl. 5.3.2). Für die Erschliessungslösung ist der Detailrichtplan „Konzept Erschliessung Hafenareal Süd“ massgebend. -k-

Das Gebiet Ost ist über die bestehende private Zufahrt an das öffentliche Strassennetz anzubinden.

### 5.2.3 Industrie

#### *Ausgangslage*

Das Industriegebiet liegt beidseitig der Friedrichshafnerstrasse. Direkte Hauszufahrten sind nach StrWG ab der Staatsstrasse nur in Ausnahmefällen zulässig. Zudem ist der bestehende Velo- und Fussweg auf der Ostseite der Strasse zu beachten.

#### *Festsetzung*

Das Gebiet östlich der Friedrichshafnerstrasse ist direkt zu erschliessen, wobei die Ein- und Ausfahrten zusammenzufassen und auf das Minimum zu beschränken sind. -k-

Das Gebiet westlich davon ist über eine Gemeindestrasse so zu erschliessen, dass das hinterliegende Industrie-Entwicklungsgebiet nach kommunalem Richtplan ebenfalls verkehrstechnisch angebunden ist. -k-

## 5.3 Zollerschliessung

### 5.3.1 Zufahrtsstrasse

#### *Ausgangslage*

Die Verbindung nach Deutschland (Fähre Romanshorn – Friedrichshafen) gilt als kantonale Hauptstrasse. Ab dem Zollabfertigungsgebäude ist die Strassenfläche jedoch im Privatbesitz der SBB AG. Diese Lösung ist nach der Privatisierung der Bahn- und Schifffahrtsbetriebe eher ungewöhnlich und sollte im Interesse einer langfristig zweckmässigen Regelung bereinigt werden.

Die Zollgebäulichkeiten sind als reine Zweckbauten in einem Industrieareal erstellt und wirken mit der zunehmenden Öffnung des Areals wenig einladend.

Im heutigen Warteraum für die Fähre fehlen zweckmässige Abstellflächen für die Velotouristen.

#### *Vororientierung*

Mit der fortschreitenden Umnutzung des Quartiers Hafenareal Süd ist auch eine architektonisch bessere Gestaltung der Zollabfertigungsgebäude zu prüfen. -k-

#### *Festsetzung*

Die Verbindung bis zur Fähreanlegestelle ist als Staatsstrasse auszuscheiden. Die Zufahrt zum Quartier wird zur Gemeindestrasse. Zur besseren Verkehrsorientierung und sicheren Verkehrsabwicklung ist am Eingang zum Zollareal ein Kreisell vorzusehen. -k-

Für Velofahrer ist ab der Salmsacher Grenze bis zur Fähreanlegestelle eine zweckmässige und sichere Zufahrt vorzusehen. -k-

Die Grundlage dazu bildet der Detailrichtplan Konzept Erschliessung Hafen-Süd. -k-

### 5.3.2 Warteraum

#### *Ausgangslage*

Für die abgehenden Fährschiffe ist ein Warteraum für mindestens eine Schiffsladung Fahrzeuge notwendig. Bei den ankommenden Schiffen genügt der Stauraum bis zum Zollabfertigungsgebäude.

#### *Festsetzung*

Der Warteraum ist dem Fährverkehr und dem Zoll vorbehalten und steht für andere Nutzungen nicht zur Verfügung. Für die Querung sind die erforderlichen verkehrslenkenden Massnahmen (Markierung, Lichtsignal) vorzusehen (vgl. 5.2.2). -k-

Für wartende Velotouristen sind geeignete Abstellplätze vorzusehen, so dass ein sicheres Parkieren der Fahrräder gewährleistet ist.

## 5.4 Parkierung

### 5.4.1 Allgemein

#### *Ausgangslage*

Die verschiedenen Parkplätze im Hafenareal und in den angrenzenden Quartieren Kern, Bahnhof, Schloss, Neustrasse sind nicht koordiniert. Die Plätze werden zum Teil dauernd (blaue Zone) oder nur saisonal (zentrale Parkuhren) bewirtschaftet. An schönen Sommertagen ist das Verkehrsaufkommen gross und es entsteht Suchverkehr. Zudem befinden sich zahlreiche Abstellplätze an attraktivsten Lagen auf der Seeparkwiese.

#### *Zwischenergebnis*

Die Einführung eines einfachen Parkleitsystems in den Sommermonaten ist zu prüfen (vgl. 5.1.1).

#### *Festsetzung*

Die Parkierung im Hafenareal und in den angrenzenden Quartieren ist generell zu überprüfen. Die bestehende Erfassung der öffentlichen Plätze ist zu aktualisieren und die privaten Kundenplätze sind zu erheben. -k-

Mit einem Parkplatzkonzept ist eine optimale Nutzung der vorhandenen Plätze anzustreben und neue Plätze sind zu schaffen. Zudem sind wegfallende Plätze in ähnlicher Qualität zu ersetzen.

Im Konzept sind mindestens die folgenden Rahmenbedingungen zu beachten:

- genügende Anzahl öffentlicher Parkplätze am Tag mit zeitlicher Beschränkung und guter Erreichbarkeit,
- verschiedene Ansprüche (Kunden, Gäste, Angestellte, Bewohner – Tag und Nacht),
- Normal- und Spitzenbedarf,
- gute Signalisation,
- Bewirtschaftungsformen.

### 5.4.2 Park + Ride

#### *Ausgangslage*

Das bestehende Angebot westlich des Dienstgebäudes und in der Roldag-Tiefgarage (im Geschäfts-/Lagerhaus) genügt für den Normalbedarf. Das Areal beim Dienstgebäude ist allerdings zu wertvoll, um Fahrzeuge langfristig abzustellen.

#### *Vororientierung*

Die Verlegung der P+R-Plätze beim Dienstgebäude an einen städtebaulich weniger attraktiven Standort z.B. ins Entwicklungsgebiet Süd oder ins Werftareal-Süd ist zu prüfen. -k-

### 5.4.3 Ausstieg Autoreisebusse

#### *Ausgangslage*

Der Autobus-Tourismus ist eine Wachstumsbranche. Das Hafenareal eignet sich insbesondere für Tagesausflüge. Da erfahrungsgemäss ein grosser Anteil der Busgäste aus älteren Personen besteht, müssen die Wege zum Parkplatz kurz sein. Dennoch ist es nicht sinnvoll, Autobusse an attraktiven Lagen über längere Zeit abzustellen.

#### *Festsetzung*

Im Hafenareal sind an einer gut erreichbaren Lage mit publikumsorientierten Nutzungen in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle für mindestens zwei Autoreisebusse einzurichten.

Für die Parkierung der Busse ist ein geeigneter Platz im rückwärtigen Gebiet einzurichten.

## 5.5 Fuss- und Radwegverbindungen

#### *Ausgangslage*

Das Hafenareal ist ein beliebtes Ausflugsgebiet für Fussgänger. So dient es zur Naherholung, aber auch als Wegstrecke von Seewanderungen. Zudem hat es Verbindungsfunktion und ist zugleich Warteraum für die Gäste von Bahn und Schiff.

Ebenso führt die Bodensee-Radwanderroute über den Hafen. Die Fähre übernimmt im Radtourismus eine wichtige Funktion der Etappierung.

Der direkte Zugang zum Hafen und See ist durch die Bahnanlagen stark eingeschränkt. Ebenso ist die Verbindung zum Hafenareal Süd und zum angrenzenden Naturschutzgebiet wenig einladend.

#### *Planungsgrundsätze*

Das Hafenbecken sowie die Plätze und Freiflächen sind für Fussgänger und in beschränktem Mass auch für Radfahrer zugänglich zu halten. Die Wege sollen zugleich als Warte- und Aufenthaltsbereiche dienen. -k-

Die bestehenden Verbindungen zwischen Stadt und See aber auch unter den einzelnen Bereichen im Hafenareal sind attraktiv und sicher zu gestalten. Wo direkte Beziehungen fehlen, sind neue Verbindungen anzustreben.

### 5.5.1 Zugang Stadt – See

#### *Ausgangslage*

Mit dem Bau der Personenunterführung ist der oberirdische Zugang zur Stadt im Kernbereich weiter eingeschränkt. Er ist in Hafennähe nur noch beim Niveauübergang Bankstrasse möglich.

#### *Vororientierung*

Nördlich vom Dienstgebäude ist ein breiter niveaugleicher Zugang zum Hafen für Fussgänger und Velofahrer anzustreben. Dieser kann mit dem Übergang Bankstrasse kombiniert werden. Eine Lösung im Zusammenhang mit dem Seeplatz ist denkbar (vgl. 4.2.1). -k-

*Festsetzung*

Zwischen dem Stadtkern und dem See / Hafenbecken sind optisch sinnfällige, attraktive Fusswegverbindungen zu schaffen.

**5.5.2 Flanierzone Hafenbecken***Ausgangslage*

Die Wegfläche zwischen Bahnhof und Hafenbecken wird am stärksten als Verweil- und Wartebereich genutzt. Zudem ist der Bereich bis zum alten Zollhaus eine beliebte Flanierzone.

*Festsetzung*

Der Wegabschnitt auf der Hafenmauer vom Entwicklungsgebiet Süd bis zum alten Zollgebäude ist als Flanierzone mit den dazugehörigen Ausstattungen auszubilden. Der Abschluss zur Gleisanlage ist ansprechender zu gestalten. -k-

**5.5.3 Zugang zur Fähre***Ausgangslage*

Der Zugang vom Bahnhof zur Fähre ist heute viel zu eng. Ein ordentliches Kreuzen mit Gepäck oder Kinderwagen ist kaum möglich. Ebenso fehlen für abgehende Fähren geeignete Wartemöglichkeiten.

*Festsetzung*

Der Zugang ist so zu gestalten, dass er mindestens eine lichte Breite von 5 m aufweist. Zudem sind im Bereich der Fähre wettergeschützte Warteräume für Fussgänger und Radfahrer zu schaffen. -k-

**5.5.4 Verbindung Hafeneingang***Ausgangslage*

Beidseitig des Hafenbeckens führen Wege bis zum Hafeneingang – eine Verbindung fehlt hingegen. Das Hafen- und Seeuferareal würde mit einer Verbindung, eventuell saisonal beschränkt, für Spaziergänger und Wanderer an Qualität gewinnen.

*Vororientierung*

Am Hafeneingang ist eine zeitlich befristete Fussgängerverbindung zu prüfen. Denkbar wäre ein Bootspendeldienst (Personenfähre) zwischen beiden Hafeneingängen während der touristischen Hochsaison. -k-

**5.6 Veloabstellplätze***Ausgangslage*

Romanshorn eignet sich von der Topografie her ausgezeichnet für einen Ausflug mit dem Velo. Beim Bahnhof sind bereits heute zahlreiche Veloabstellplätze vorhanden, diese werden aber ausschliesslich im Zusammenhang mit der Bahn genutzt.

*Festsetzung*

Bei allen Gebäuden im Planungsgebiet mit publikumswirksamen Nutzungen sind genügend Veloabstellplätze für Personal und Kunden vorzusehen.

Für Velotouristen sind im Entwicklungsgebiet Nord und Süd sichere öffentliche Abstellplätze mit entsprechenden Gepäckeinstellmöglichkeiten vorzusehen.

