HAFENSTADT ROMANSHORN

Kommunaler Richtplan

Richtplantext

Vom Stadtrat für die öffentliche Bekanntmachung verabschiedet am 29. August 2015

Öffentliche Bekanntmachung vom 21. September bis 19. November 2015

Vom Stadtrat erlassen am 23. April 2019

Der Stadtpräsident	Die Stadtschreiberin
David H. Bon	Bettina Beck

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

Vom Stadtrat in Kraft gesetzt per ……..

Inhaltsverzeichnis

1. Stellenwert des Kommunalen Richtplans 3

2. Aufhebung des bisherigen Kommunalen Richtplans 3

3. Raumkonzept 4

3.1 Regionaler Kontext 4

3.2 Ortsspezifische Absichten 6

3.2.1 Ausgangslage 6

3.2.2 Ziele und Grundsätze 6
- a) Allgemein 6
- b) Nutzungen 6
- c) Bebauung 6
- d) Öffentliche Aussenräume, Grün- und Freiräume 6
- e) Verkehrssystem 7

3.2.3 Erwünschte Entwicklung 8

3.3 Verkehrssystem 10

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr 10

3.3.2 Öffentlicher Verkehr 12

3.3.3 Velo- und Fussverkehr 14

3.4 Stadtprägende öffentliche Aussenräume 16

3.5 Nutzungen 20

3.5.1 Grundnutzungen und Landschaftsqualitäten 20
- a) Landwirtschaftsgebiet 20
- b) Siedlungsgebiet 20
- c) Freihaltegebiet 20
- d) Gartenbau- und Familiengartengebiet 20
- e) Landschaftsschutz 20
- f) Uferlandschaftsschutz 21
- g) Wildtierkorridor 21
- h) Naturschutz 21

3.5.2 Baustrukturen 21
- a) Bauliche Dichte 21
- b) Gebäudehöhen 22
- c) Ortsbildschutz 22

3.5.3 Allgemeine Nutzungsvorgaben im Siedlungsgebiet 24
- a) Öffentliche Nutzungen 24
- b) Ruhige Nutzungen 24
- c) Wenig lärmempfindliche Nutzungen 24

3.5.4 Spezifische Nutzungsvorgaben im Siedlungsgebiet 24
- a) Kerngebiet 24
- b) Wohn- und Mischgebiet 24
- c) Arbeitsgebiet 24
- d) Gebiet für öffentliche Nutzungen 24

3.5.5 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) 25
- a) ESP 1, Stadtkern 27
- b) ESP 2, Hafenbecken 27
- c) ESP 3, Hafenpark 28
- d) ESP 4, Seepark 28
- e) ESP 5, Hof 28
- f) ESP 6, Hub 29
- g) ESP 7, Bildungs- und Bewegungscampus 29

4. Konkrete Handlungsanweisungen 30

4.1 Vorhaben zu Landschaft 30

4.2 Verkehrsvorhaben 31

4.2.1 Motorisierter Individualverkehr 31

4.2.2 Öffentlicher Verkehr 33

4.2.3 Velo- und Fussverkehr 34

4.3 Vorhaben zu öffentlichen Bauten und Anlagen 37

4.4 Vorhaben zur Abwehr von Naturgefahren 39

1. Stellenwert des Kommunalen Richtplans

Der Kommunale Richtplan ist gemäss § 8 Abs. 3 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) Teil der Kommunalplanung. Nach § 14 PBG hat der Kommunale Richtplan – abgestimmt auf die übergeordneten Richtpläne – die raumwirksamen Tätigkeiten der Gemeinde zu koordinieren und die künftige Entwicklung im Gemeindegebiet für einen Planungshorizont von 25 Jahren aufzuzeigen. Er ist somit ein strategisches Führungsinstrument der Stadt.

Gemäss § 15 PBG bildet der Richtplan die Grundlage für die übrigen Planungsmassnahmen und ist für die Behörden verbindlich. Er hat keine eigentumsbeschränkende Wirkung.

Der Kommunale Richtplan besteht aus Karte und Text sowie einem Erläuterungsbericht. Im Richtplantext werden im Wesentlichen die Ziele, das Gesamtbild zur räumlichen Entwicklung und in Übersichtskarten dargestellte Konzeptionen sowie Handlungsanweisungen verankert. Die Richtplankarte enthält räumliche Festlegungen zu den Bereichen «Nutzungen», «Landschaft», «Verkehr», «öffentliche Bauten und Anlagen» sowie zur «Abwehr von Naturgefahren» und verortet – soweit möglich – die Handlungsanweisungen und Vorhaben des Richtplantextes.

Der Richtplan ist gemäss § 8 Abs. 3 PBG bei erheblich veränderten Verhältnissen nötigenfalls anzupassen. Somit ist der Richtplan auf eine gewisse Beständigkeit auszurichten und bei den Festlegungen entsprechender Handlungsspielraum vorzusehen. Dementsprechend sind – neben dem Berücksichtigen der Ziele und Grundsätze der verschiedenen Planungsebenen (Bund, Kanton, Region, Gemeinde) – bei der Umsetzung von Richtplanfestlegungen jeweils situationsgerecht optimierende Varianten und Alternativen im Sinne von Art. 2 Abs. 1 lit. b der Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) zu prüfen. Die Hinweise auf den Kantonalen Richtplan 2017 mit der zugehörigen Nummerierung von Themen und Vorhaben sind grau hervorgehoben.

Die Schlüsselvorhaben sind in Pt. 3.5.5 und Pt. 4 festgehalten und ebenso wie die diesbezüglichen Verweise mit blauer Farbe hinterlegt. Als Schlüsselvorhaben werden jene Aufgaben oder Projekte bezeichnet, die für die erwünschte räumliche Entwicklung besonders wichtig sind, eine hohe Wirkung erzielen sowie eines vorausschauenden Handelns und meist hoher Koordinationsanstrengungen unter den verschiedenen Partnern bedürfen.

2. Aufhebung des bisherigen Kommunalen Richtplans

Der Kommunale Richtplan, genehmigt mit RRB Nr. 644 vom 7. August 2001, wird aufgehoben; miteingeschlossen ist die Aufhebung des mit RRB Nr. 194 vom 10. März 1998 genehmigten Kommunalen Richtplans.

3. Raumkonzept

3.1 Regionaler Kontext

Die Stadt Romanshorn ist Teil des vernetzten Städtesystems Oberthurgau (Abb. 1) und Wirtschaftsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Festsetzung 0.3 B [Zentrenstruktur] und Ziff. 1.6 [Wirtschaft]), mit guter Anbindung zu den benachbarten Zentren St. Gallen, Friedrichshafen, Konstanz/Kreuzlingen, Frauenfeld, Winterthur und Zürich sowie den Flughäfen von Zürich-Kloten, Friedrichshafen und Altenrhein. Dabei nehmen sowohl die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in der Innenstadt von Romanshorn als auch die Intercity-Verbindung nach Zürich eine besonders wichtige Funktion ein.

Die wichtigsten Instrumente zur Zusammenarbeit sind die Regionalplanung Oberthurgau sowie das Agglomerationsprogramm St. Gallen–Bodensee. Im Bereich der drei Oberthurgauer Städte Amriswil, Arbon und Romanshorn bestehen gute Voraussetzungen für das Betreiben einer Stadtbahn, sofern auch auf Romanshorner Stadtgebiet die im Kantonalen Richtplan festgelegten Bahnstationen (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnisse 3.317 und 3.318 [S-Bahnhaltestellen Hof/Salmsach und Holzenstein]), realisiert werden (Abb. 1).

Abb. 1: Vernetztes Städtesystem Oberthurgau

3.2 Ortsspezifische Absichten

3.2.1 Ausgangslage

Die Hafenstadt Romanshorn ist attraktiver, hochwertiger Wohn- und Arbeitsort sowie Bildungsstandort, Bewegungs- und Begegnungsraum, mit hoher Anziehungskraft für Touristen. Diese besteht dank der Seelage mit dem eindrücklich konzipierten Hafen, den Werften und Schiffen sowie der Kulisse an der terrassierten Hanglage und dank der vorhandenen Erreichbarkeitsqualität. Durch die von den übergeordneten Stellen in Aussicht gestellten weiteren Verbesserungen auf Strasse und Schiene ist die Entwicklungsdynamik in der Stadt Romanshorn markant erhöht worden.

Das Siedlungsgebiet wird entsprechend dem Planungshorizont von 25 Jahren bzw. den im Kantonalen Richtplan 2017 in Festsetzung 1.2 C [Mindestdichten] festgehaltenen Werten auf eine realisierbare Kapazität für eine Wohnbevölkerung von 14‘000 Menschen sowie 6‘000 Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten ausgerichtet.
Die voraussichtlich weiter anhaltende bauliche Dynamik (siehe Erläuterungsbericht) soll genutzt werden, um die Bausubstanz zu erneuern, gezielt zu verdichten und zu ergänzen sowie die Begegnungsräume städtebaulich aufzuwerten, zu stärken und zukunftstauglich zu entwickeln.

Die Bahnhofstrasse mit den Entwicklungsschwerpunkten Hafenbecken, Stadtkern und Hub bilden das Rückgrat der Stadt. Diese entwickelt sich künftig nach innen.[1] Eine langfristige Siedlungsgebietsreserve ist im westlichen Stadtgebiet vorgesehen (siehe Abb. 2 und 3).

Der Bodensee mit den vielfältig genutzten Uferbereichen, die von Grünflächen und Gehölz gesäumten Gewässer der Aach und des Dorfbachs sowie der Bildungs- und Bewegungscampus gliedern das kompakte Siedlungsgebiet. Im Entwicklungsschwerpunkt Hof soll im Umfeld der geplanten Bahnstation Hof-Salmsach ein lebendiger, gemischt genutzter Ort entstehen.

3.2.2 Ziele und Grundsätze

Die Ziele und Planungsgrundsätze gemäss Art. 1 und 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) sind für alle Planungsträger und die raumwirksamen Tätigkeiten gemäss Art. 1 RPV verbindlich. Ergänzend gelten folgende Ziele und Grundsätze:

a) Allgemein
- Synergien wahrnehmen und nutzen;
- Qualitäten erhalten, schaffen und weiterentwickeln.

b) Nutzungen
- Hafenbecken und Stadtkern bilden einen zum Verweilen einladenden Begegnungsraum;
- Zentralörtliche sowie auf öffentlichen Verkehr ausgerichtete Nutzungen am Bahnhof;
- Voraussetzungen schaffen für ein breites Angebot unterschiedlicher, insbesondere architektonisch und sozial hochwertiger Wohnformen und -typen;
- Ruhige Wohnlagen schonen und fördern;
- Lagen für Industrie, Freizeit und Tourismus anbieten, die nicht in Konflikt mit lärmempfindlichen Nutzungen stehen;
- Zwischennutzungen in nicht mehr bestimmungsgemäss genutzten Gebäuden und auf unternutzten Arealen ermöglichen und fördern;
- Erlebnisräume und Treffpunkte für Kinder und Jugendliche schaffen;
- Kinderbetreuungsangebot verbessern.

c) Bebauung
- Hohe Siedlungsqualität erreichen durch massgeschneiderte, ortsverträgliche Siedlungserneuerung und gezielte Verdichtung;
- Lebendige Quartiere mit attraktiven Grün- und Erholungsflächen sowie einem harmonischen Zusammenspiel von Bebauung und Freiräumen;
- Gezielte städtebauliche Akzente in den dafür geeigneten und entsprechend bezeichneten Siedlungsschwerpunkten;
- Behutsames Erneuern, Entwickeln und energetisches Sanieren der Gebäudesubstanz sowie der identitätsstiftenden Anlagen entlang des bebauten Ufers und der Hafenanlagen;
- Aktives Fördern der Entwicklungsschwerpunkte.

d) Öffentliche Aussenräume, Grün- und Freiräume
- Gestalterisches und städtebauliches Aufwerten und Beleben der Innenstadt;
- Respektieren und Fördern naturnaher Grün- und Landschaftselemente;
- Attraktive und vernetzte Grünräume schaffen;
- Ökologische Aufwertung innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets;

[1] Gemäss § 77 Abs. 3 der Verfassung des Kantons Thurgau (KV) treffen Kanton und Gemeinden Massnahmen für eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen und zur Stärkung der Siedlungserneuerung.

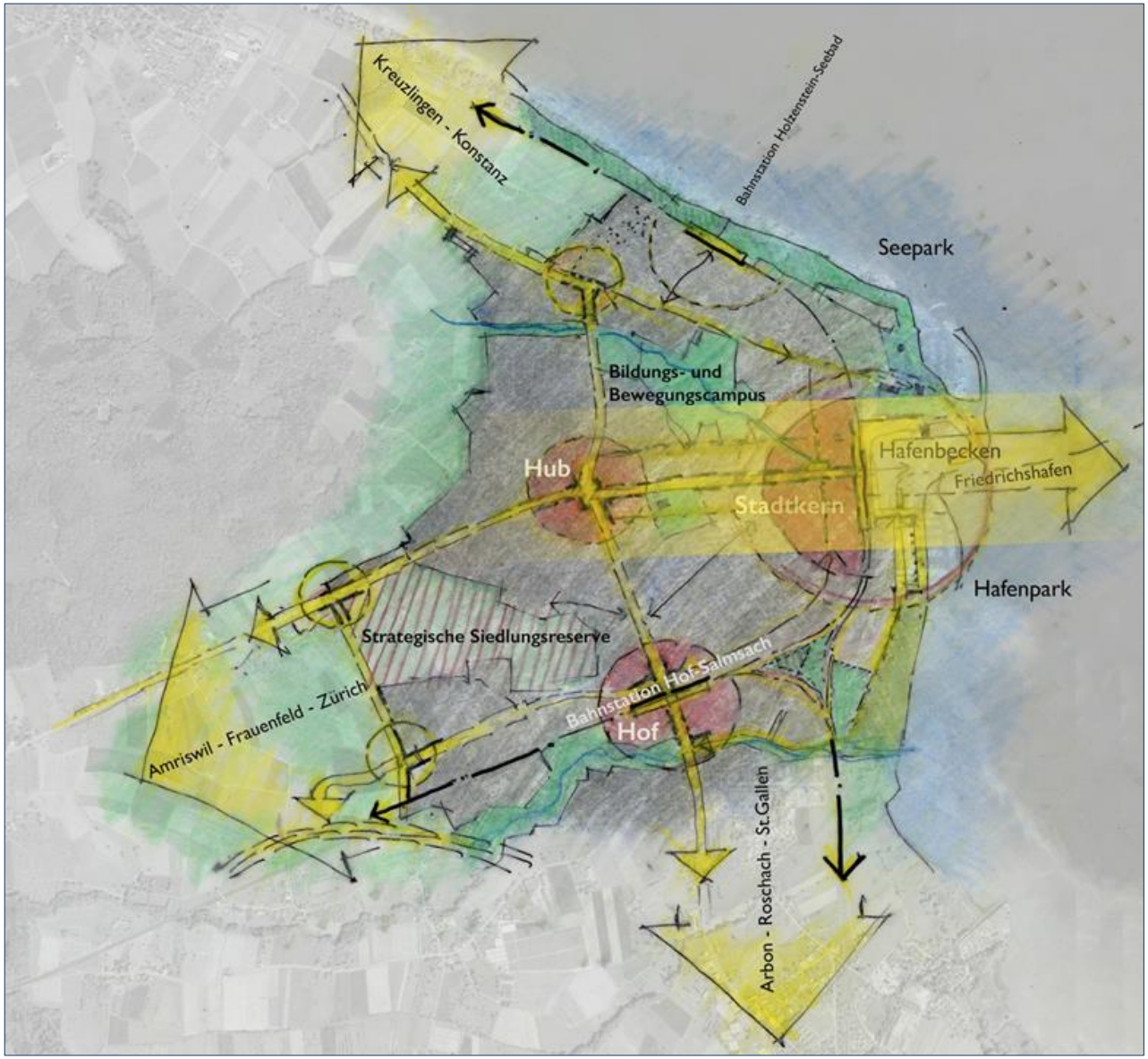

Abb. 2: Konzeption zur erwünschten Raumentwicklung mit Stadtachse von Hub zum Hafenbecken und Bezügen zu benachbarten Zentren

- Strassen, Wege, Plätze, Grün- und Freiflächen in allen Quartieren sowie Bauten bieten räumliche Geborgenheit durch eine auf die menschlichen Wahrnehmungsfähigkeiten ausgerichtete Dimensionierung und Gliederung;
- Räumliche und visuelle Durchlässigkeit zum See, zu Natur- und Kulturdenkmälern und zu den Bergen gewährleisten; Öffentliche Beleuchtung erfüllt Anforderungen bezüglich geringem Energieverbrauch, hohem Sicherheitsgefühl und Gestaltung. Starke und unnötige Lichtemissionen sind zu vermeiden.

e) Verkehrssystem

- Aufwertung öffentlicher Verkehr durch neue Bahnstationen Hof-Salmsach und Holzenstein-Seebad (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnisse 3.317 und 3.318 [S-Bahnhaltestellen Hof/Salmsach und Holzenstein]) sowie Optimierung der Buserschliessung im Siedlungsgebiet;
- Erkennbare Hierarchisierung des Strassennetzes, Ausrichtung auf geplante Bodensee-Thurtalstrasse (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Festsetzung 3.201 [BTS]) sowie Vermeidung von Schleichverkehr durch die Wohngebiete und Begegnungsräume;
- Ergänzung und Optimierung des Fuss- und Velowegnetzes, insbesondere bezüglich der publikumsbezogenen Nutzungen;
- Auffindbarkeit von wichtigen Orten für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern durch eine geeignete Signaletik.

3.2.3 Erwünschte Entwicklung

Während in Abbildung 2 die erwünschte räumliche Stadtentwicklung in Form einer Übersicht und Positionierung dargestellt ist, zeigt Abbildung 3 ein konkretisiertes Leitbild der angestrebten städtebaulichen Entwicklung. Es beinhaltet einen ganzheitlichen Ansatz.

Landschaft und Freiräume sowie die öffentlichen Aussenräume (Strassen, Wege, Plätze, Promenaden) bilden den Rahmen für die bauliche Entwicklung, die behutsam zu integrieren ist.

Einen Schwerpunkt bildet die differenzierte Entwicklung und Gestaltung der Uferbereiche des Bodensees. Während die grünen Uferbereiche als Natur-, Erholungs- und Parklandschaften erhalten und gepflegt werden, sind das Hafenbecken und der südlich angrenzende Hafenpark zu erneuern und zu attraktivieren.

Die Aach und der Dorfbach bieten Lebensräume für Flora und Fauna. Sie gliedern und schaffen Freiraumverbindungen zwischen Siedlungsflächen und freier Landschaft. Ihr Gewässerraum soll gesichert, bereichsweise ergänzt und nach Möglichkeit zugänglich gemacht werden. Ein vernetztes und möglichst ausgedehntes Gewässersystem wird angestrebt.

Die Grün-, Sport-, Schul- und Parkanlagen im Entwicklungsschwerpunkt Bildungs- und Bewegungscampus werden beidseitig des Dorfbachs zu einer «grünen Lunge» und einem inspirierenden Raum entwickelt.

Bäume und Alleen tragen zu einem harmonischen, wohlgeformten Bild von Strassen, Promenaden und Wegen bei. Dargestellt sind jene Bäume, welche direkt mit einer Konzeptaussage verbunden sind. Plätze und Pärke sind als Grün-, Frei- und Begegnungsräume mit hoher gestalterischer Qualität zu erhalten und zu fördern (siehe Abb. 7 und 8).
Bei Ersatz- oder Neupflanzungen von Bäumen im öffentlichen Raum werden einheimische Arten bevorzugt.

Die gelb dargestellten Strassen, Plätze, Gassen und Wege sind die gemeinsamen, allen Bevölkerungsgruppen dienenden Aussenräume der Stadt. Sie prägen wesentlich das Bild der Stadt und sollen gezielt aufgewertet werden. Dabei geht es ebenso um die Promenaden und Wege zum See, die öffentlichen Flanier- und Aufenthaltsbereiche im Stadtzentrum, wie auch die Aussenräume in den Quartieren. Hier bilden bestehende und neue Plätze Treffpunkte für die Bewohnerschaft. Immer geht es dabei um Sicherheit, Aufenthaltsqualität und um das Erscheinungsbild.

Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt weitgehend nach innen und zeichnet sich durch hohe städtebauliche und architektonische Qualität aus. Alt und Neu bilden ein harmonisches Ganzes. Die Bebauungen erzeugen mit dem jeweiligen Aussenraum eine Einheit.

Zwischen der Schiffswerft und dem Hafenbecken soll ein neuer Stadtteil entstehen, der von der Nähe zum Hafenbecken und zum Eisenbahnknotenpunkt lebt. An einer grosszügigen Promenade sollen gemischt genutzte urbane Bauten mit Vergnügungs- und Wohnnutzungen sowie Hotelbetriebe und wertschöpfungsorientierte Nutzungen entstehen. Höhere Häuser sind hier denkbar (siehe Abb. 10). Ein Schlüsselelement ist die Inwertsetzung des Kornhauses. Besonders sorgfältig geplant werden muss in diesem Bereich die Anbindung der Fusswege und Velorouten an das bestehende Netz, die Bahnstationen und die Innenstadt.

Wesentlicher Impulsgeber für den Entwicklungsschwerpunkt Hof ist die verbesserte Erreichbarkeit durch die geplante Bahnstation Hof-Salmsach (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.317 [S-Bahnhaltelle Hof-Salmsach]) sowie die Bodensee-Thurtalstrasse (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Festsetzung 3.201 [BTS]). Der neue Stadtteil soll hohen ortsbaulichen Ansprüchen genügen.

Die neue Bahnstation erschliesst vorhandene und künftige Arbeitsplätze, die Erlebniswelten «locorama» und «autobau» sowie das regionale Eissportzentrum und weitere regionale Treffpunkte für Freizeit und Sport, so dass diese Orte von allen drei Städten im Oberthurgau direkt erreichbar sind.

Die Evangelische Kirche, das Einkaufszentrum Hubzelg und der Verkehrsknoten sind die Hauptmerkmale des Begegnungsorts und Siedlungsschwerpunkts Hub. Mit der bevorstehenden baulichen Erneuerung ergibt sich die Chance, Bauten und Aussenräume zu einem neuen Ganzen zu verschmelzen, Hub als wichtigen Orientierungspunkt zu stärken und in die Stadtachse (siehe Abb. 2) einzugliedern.

Nördlich des Arbeitsgebiets Hof sind im Zusammenhang mit einer künftigen Baugebietserweiterung grosszügige Grün- und Freiräume mit hohen Aufenthaltsqualitäten zu schaffen.

Abb. 3: Bild der erwünschten räumlichen Entwicklung

3.3 Verkehrssystem

Das Rückgrat der Siedlungsentwicklung bildet nach wie vor das übergeordnete Verkehrsangebot. Dazu gehören sowohl die kontinuierliche Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr als auch die seit dem Netzbeschluss der Thurgauer Stimmbevölkerung zur Realisierung der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) am 23. September 2012 entstandene Vorwirkung dieses Vorhabens. Damit das erhöhte Verkehrsaufkommen durch die Zunahme von Wohnbevölkerung, Arbeitsplätzen, Freizeitaktivitäten und Mobilität siedlungsverträglich und wirtschaftlich abgewickelt und bewältigt werden kann, sind bei allen Verkehrsmitteln Massnahmen notwendig. Spezifische Handlungsanweisungen werden in Pt. 4.2 festgelegt.

Die Übersichtskarten zum Verkehrssystem (Abbildungen 4–6) stellen Zielbilder dar. Dementsprechend gelten mit «bestehend» bezeichnete Karteninhalte als im Hinblick auf die künftige Entwicklung bereits umgesetzt, während mit «geplant» erhebliche infrastrukturelle Massnahmen oder Auswirkungen dargestellt sind.

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Der Verkehr ist zu bündeln und von den in Abbildung 4 entsprechend als Gemeindestrassen mit Sammelfunktion bezeichneten Strassen direkt auf das übergeordnete Verkehrsnetz (Kantons- und Nationalstrassen) zu lenken. Mit Ausnahme der in Abbildung 4 festgelegten Strassen sind flächendeckend alle Gebiete von Durchgangs- und Schleichverkehr zu befreien und eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h vorzusehen.

Am Rande der Innenstadt sollen die bestehenden, teilweise auszubauenden oder noch zu realisierenden unterirdischen Parkierungsanlagen (siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsätze 3.6 A und 3.6 B [Parkierungsanlagen für motorisierten Individualverkehr]) genutzt werden. Diese Parkierungsanlagen sollen in ein Parkleitsystem integriert und von den übergeordneten Strassen her radial, unter Schonung der Wohngebiete und der Begegnungsräume, angefahren werden.

Die öffentlichen Parkplätze sowie jene der publikumsintensiven Einrichtungen sind zu bewirtschaften (siehe Abb. 4). In allen Gebieten der Stadt soll eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung möglich sein.

Die Begegnungsräume gemäss Abbildung 4 sollen bedarfsgerecht entweder als Gemeinschaftsstrassen mit einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 30 bzw. 20 km/h oder als Fussgängerzonen ausgestaltet werden.

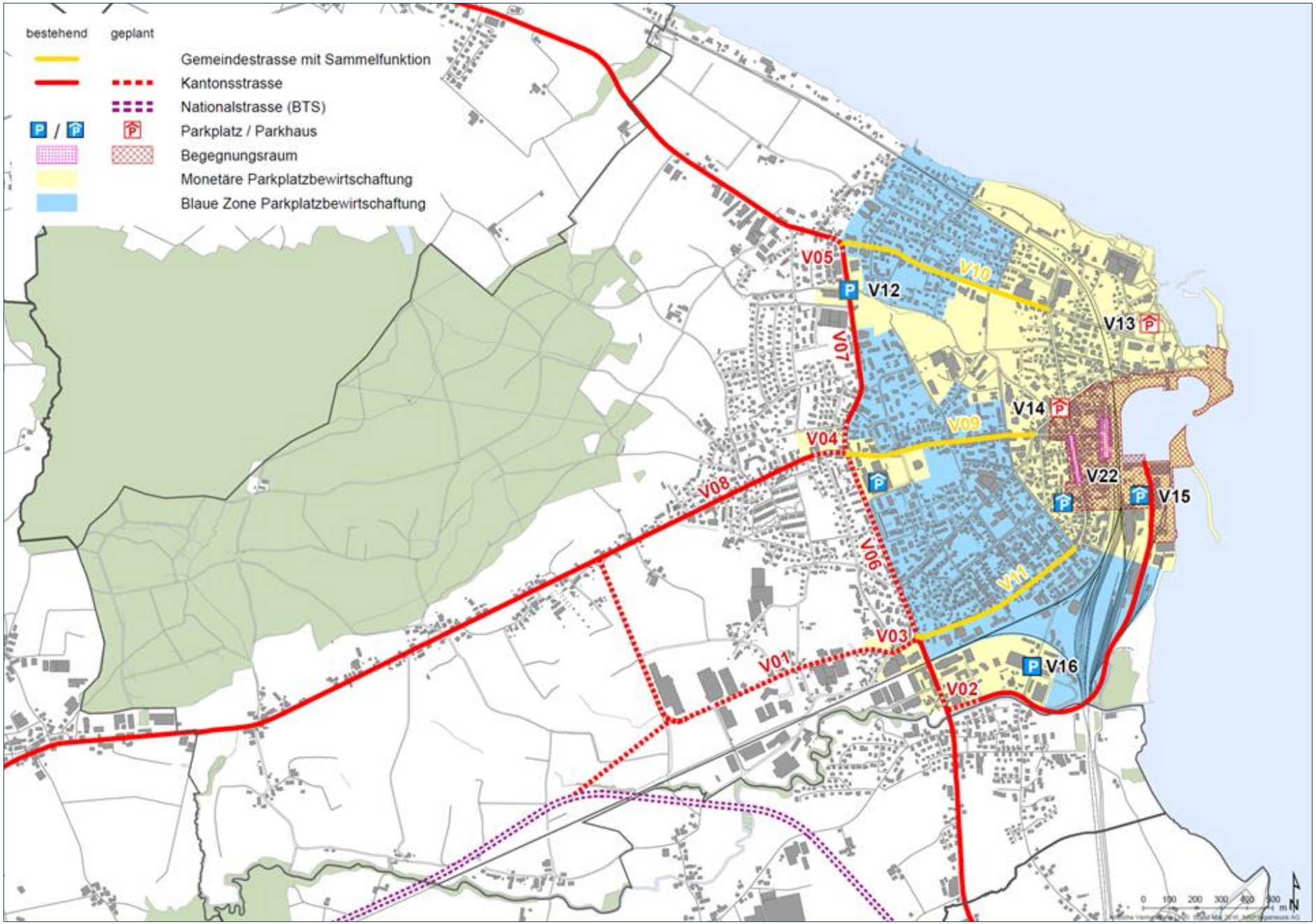

Abb. 4: Strassen und Parkierung

3.3.2 Öffentlicher Verkehr

Die dicht besiedelten und intensiv genutzten Gebiete sowie Bauten und Anlagen mit hohem Publikumsverkehr, wie das Seebad, das regionale Eissportzentrum (EZO) oder das Einkaufszentrum Hubzelg sollen gut mit dem Bus oder der Bahn erreichbar sein.

Während die Basiserschliessung über den international bedeutenden Verkehrsknoten am Hafen (Intercity, Fähre) erfolgt, soll dieser künftig durch die beiden vorgesehenen Bahnstationen Hof-Salmsach und Holzenstein-Seebad ergänzt werden (Abb. 5; siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnisse 3.317 und 3.318 [zu prüfende S-Bahnhaltestellen]).

Ebenso gewinnen die Feinerschliessung durch den Bus, die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus, Schiff und Taxi am Bahnhof sowie die Abstimmung von Bus und Bahn an der Bahnstation Hof-Salmsach an Bedeutung.

Die verbesserte Erreichbarkeit mit dem Bus soll entweder mit den regionalen Buslinien im Städtesystem Oberthurgau (siehe Abb. 1 sowie die Verkehrsvorhaben V43–V48) oder einem Ortsbus (siehe Verkehrsvorhaben V49) angestrebt werden. Bei der regionalen Buslinienführung zwischen dem Bushof am Bahnhofplatz (siehe Verkehrsvorhaben V43) und dem Gemeindegebiet von Salmsach sind die beiden Varianten «Beibehaltung der Bushaltestelle Salmsacherstrasse» oder «Realisieren der Bushaltestellen Hubzelg und Rebsamen» (Verkehrsvorhaben V47 und V48) zu prüfen (siehe Abb. 5).

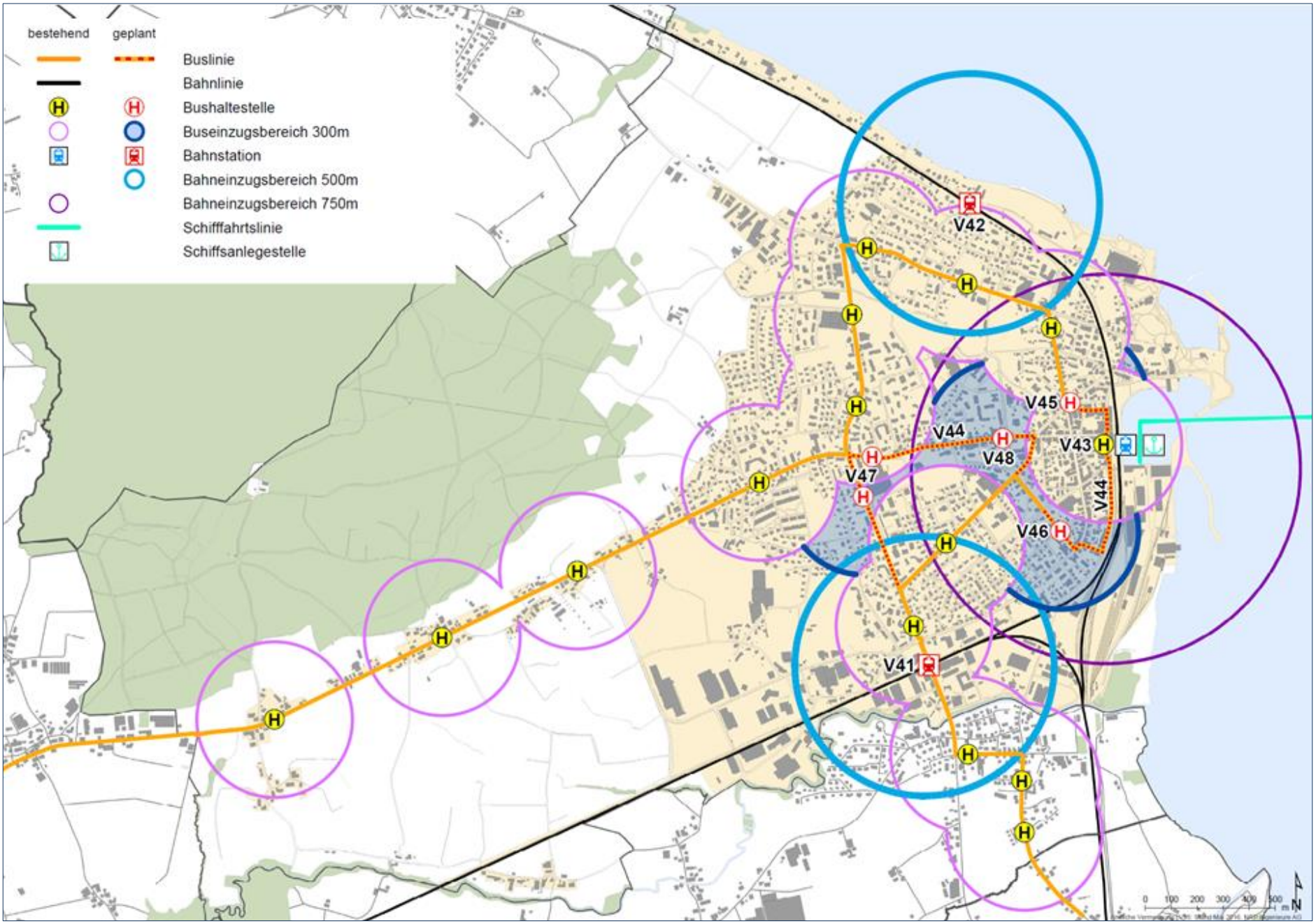

Abb. 5: Öffentlicher Verkehr

3.3.3 Velo- und Fussverkehr

Das Fusswegnetz und die Velorouten stellen die Verbindungen zwischen den Stadtkreisen, zu den Einrichtungen mit viel Publikumsverkehr und den Schulen sowie den Naherholungsgebieten sicher. In Abbildung 6 sind die wichtigsten Verbindungen festgelegt. In der Innenstadt ist das Fusswegnetz engmaschig auszugestalten, damit die gewerblich genutzten Erdgeschosse und die Aussenräume möglichst ganzjährig belebt sind.

Aus dem in Abbildung 6 festgelegten Fuss- und Velowegnetz leiten sich spezifische Anforderungen an die Ausgestaltung der Fuss- und der Wanderwege sowie die Velorouten ab. Die internationale Bodensee-Veloroute (Verkehrsvorhaben V63; siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 3.4 K [Entflechtung Langsamverkehr]) wird mit der Gleisquerung Bahnhof-Süd (Verkehrsvorhaben V61; siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.401 [Gleisquerung Bahnhof-Süd]) neu geführt. Wanderwege sind gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) mit dafür geeigneten Belägen (keine bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbeläge) zu versehen (siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 3.4 D [Belagswahl]).

Abb. 6: Fusswegnetz und Velorouten

3.4 Stadtprägende öffentliche Aussenräume

Strassen, Plätze, Pärke, Gassen und Wege sind die gemeinsamen, allen dienenden Aussenräume der Stadt (siehe Abb. 7 und 8). Sie prägen wesentlich das Bild der Stadt. Die Bebauung, welche auf die öffentlichen Aussenräume ausgerichtet ist, bildet somit die Adresse der Unternehmen sowie der Bewohnerinnen und Bewohner. Für ein funktionierendes Quartierleben ist eine hohe Qualität der öffentlichen Aussenräume von zentraler Bedeutung.

Die wichtigsten Elemente im System der öffentlichen Aussenräume sind:

- die Promenaden und das Wegsystem im Hafenpark, am Hafenbecken und im Seepark;
- der Stadtkern, die ganze Bahnhofstrasse und das damit verbundene Quartierzentrum Hub;
- die Arbonerstrasse im Bereich Hof;
- die Übergänge von der weitgehend freien Landschaft ins kompakte Siedlungsgebiet an der Amriswilerstrasse und der Hofstrasse sowie der Kreuzung «Scharfes Eck» (Knoten Kreuzlinger-/ Reckholdernstrasse);
- die Amriswiler-, die Arboner- und die Kreuzlingerstrasse sind nutzungsorientiert auszugestalten, die Querungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr sind zu verbessern;
- der geplante Platz in der Stadtmitte (siehe Pt. 4.3, Vorhaben Ö01, Sternenplatz) sowie die Quartierplätze (siehe Abb. 7);
- der attraktive und sicher begehbare Fussweg entlang dem Dorfbach, der vom Stadtkern durch den Bildungs- und Bewegungscampus in die freie Landschaft beim Romanshorner Wald führt;
- der Vernetzungskorridor entlang der Aach, mit der geplanten Attraktivitätssteigerung der kantonalen Wanderroute und der zusätzlichen Querung der Aach (siehe Pt. 4.2.3, Vorhaben V73 und V77);
- ein in Aussicht genommener, grosszügiger Grün- und Freiraum mit Quartierplatz im Gebiet der langfristig vorgesehenen Siedlungserweiterung im südwestlichen Teil der Stadt.

Entsprechend ihrem Nutzungsbezug und ihrer Funktion werden die öffentlichen Aussenräume spezifisch gestaltet, nämlich der Stadtkern, die Promenaden, die Wohnstrassen, die Strassen in den Arbeitsgebieten und die Hauptachsen. Dabei geht es um die konfliktarme Koexistenz aller Teilnehmenden am Verkehrsgeschehen.
Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild werden ebenfalls auf den jeweiligen Ort und seine Bedeutung ausgerichtet.

Das Verkehrsnetz wird stadtverträglich hierarchisiert und kanalisiert. Zudem wird die Anbindung an die geplante Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) bereits vorbereitet. Mit deren Realisierung soll – ergänzt durch flankierende Massnahmen – eine weitgehende Entlastung der Stadt durch übergeordneten motorisierten Individualverkehr erreicht werden.

Abb. 7: Konzeption der stadtprägenden Grün- und Freiräume

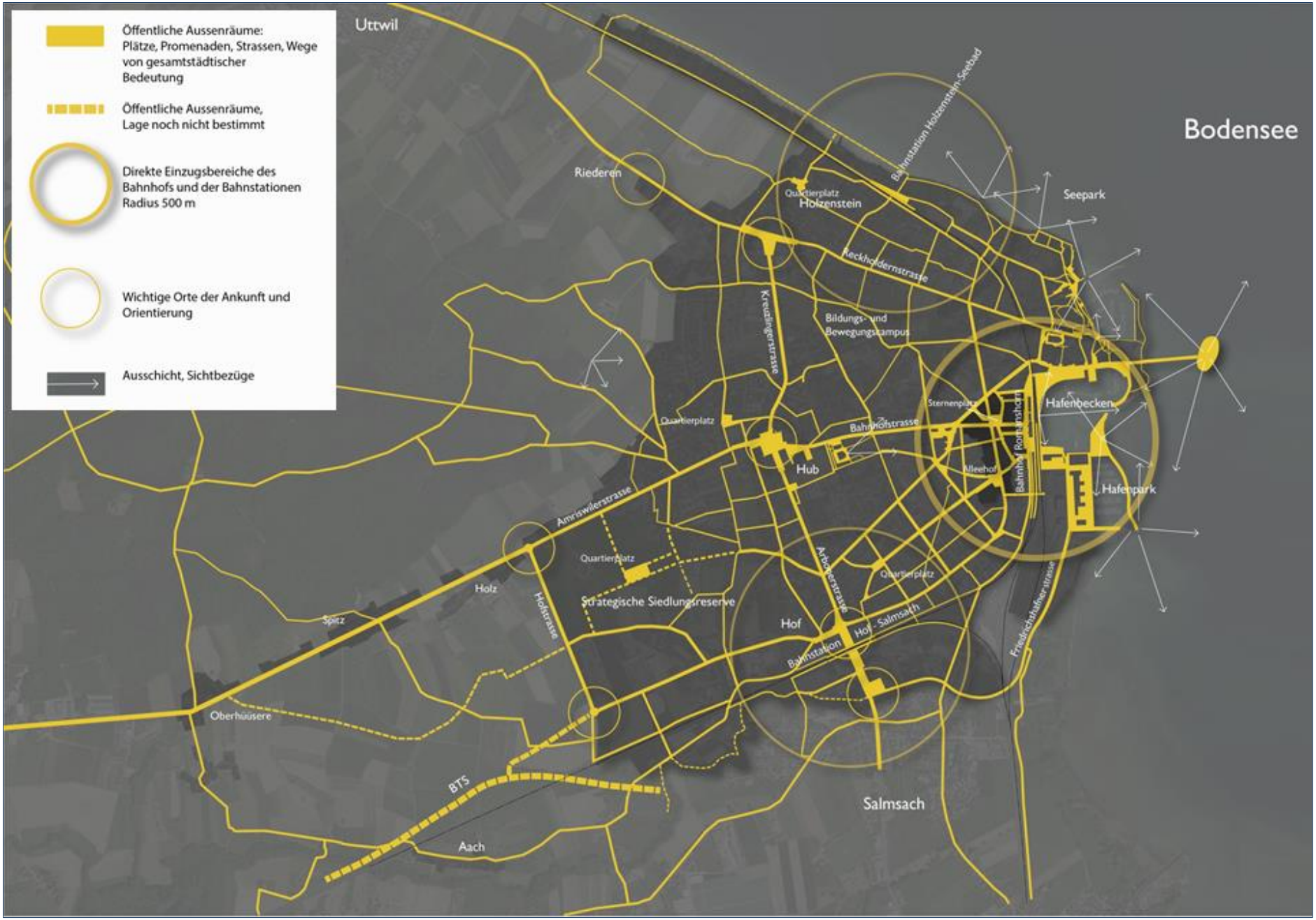

Abb. 8: Mögliche Ausgestaltung der öffentlichen Aussenräume

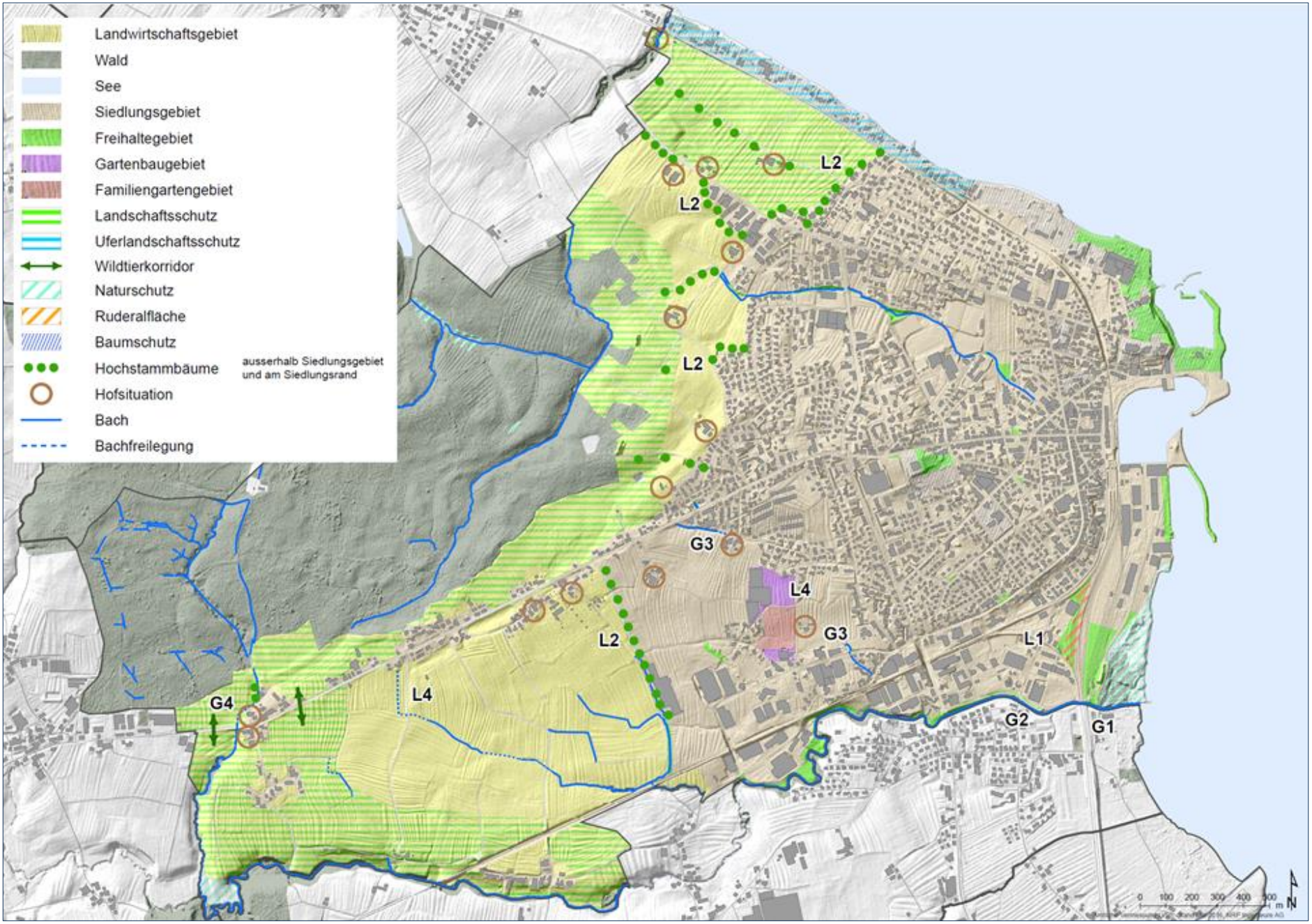

Abb. 9: Grundnutzungen und Landschaftsqualitäten (Vorhaben: siehe Pte. 4.1 und 4.4)

3.5 Nutzungen

3.5.1 Grundnutzungen und Landschaftsqualitäten

Die Grundnutzungen des Stadtgebiets setzen sich zusammen aus dem Landwirtschaftsgebiet, dem Wald, der Seefläche, dem Siedlungsgebiet, dem Freihaltegebiet sowie dem Gartenbau- und Familiengartengebiet (siehe Abb. 9 sowie Richtplankarte, Mst. 1:5000).

Als die Grundnutzungen überlagernde Flächen bezeichnet werden Landschafts-, Uferlandschafts-, Natur- und Baumschutzbereiche sowie die noch bezüglich ihrer Ausdehnung zu prüfende Ruderalfläche (siehe nachfolgenden Bst. h sowie Vorhaben L 1).

Die Bäche sowie die Hofsituationen von bestehenden oder ehemaligen Landwirtschaftsbetrieben sind wichtige Kulturlandschaftselemente. Mit Hochstammbäumen und anderen geeigneten Elementen wie naturnahen Hecken und Blumenwiesen sollen die Siedlungsränder und die Landschaften aufgewertet und gestaltet sowie ein ökologischer Beitrag zu Gunsten der Biodiversität und der Lebensraumvernetzung geleistet werden (siehe Pt. 4.1).

a) Landwirtschaftsgebiet

Das Landwirtschaftsgebiet umfasst zusammenhängende Flächen, die langfristig der Nahrungsmittelproduktion dienen und als vielfältige Kulturlandschaft wahrgenommen werden sollen.

b) Siedlungsgebiet

Das Siedlungsgebiet gemäss Kommunalem Richtplan aus dem Jahr 2001 bietet zwar genügend bauliche Reserven für den Zeithorizont des Rahmennutzungsplans (15 Jahre; Art. 15 RPG). Hingegen hat sich der Richtplan auf einen Zeithorizont von mindestens 25 Jahre auszurichten. Demzufolge wird schon heute im Hinblick auf zu realisierende Erschliessungsvorhaben sowie öffentliche Einrichtungen dargelegt, wo dereinst die bauliche Entwicklung erfolgen soll. Daher wird die Fläche nördlich des Industriegebiets Hof bis zum bereits realisierten BTS-Zubringer (Hofstrasse) im Sinne einer strategischen Entwicklungsreserve als «Siedlungsgebiet ohne spezifische Nutzungszuweisung» und 3.3 Hektaren als Arbeitsgebiet zur Neuansiedlung von Betrieben gemäss Kantonalem Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 1.6 K festgelegt (siehe Richtplankarte zum Kommunalen Richtplan). Zudem erfolgt im Bereich der ursprünglichen Bachläufe eine Zuweisung zu Freihaltegebiet.

Im «Siedlungsgebiet ohne spezifische Nutzungszuweisung» soll eine hochwertige Siedlungseinheit eigener Prägung entstehen. Obwohl im «Bild der erwünschten räumlichen Entwicklung» (Abb. 3) bereits konkrete Darstellungen die Vision eines Stadtteils zeigen, der um einen urbanen Platz und einen Park gruppiert ist, können die massgeblichen strukturellen und stadträumlichen Festlegungen erst zeitnah bei der dereinstigen konkreten Planung des Gebiets gemacht werden. Dabei werden die verschiedenen Partner wie beispielsweise die Schulbehörden einzubeziehen sein.

Im Weiteren soll die Landfläche im Bereich des Seeparks ausgedehnt werden können, um damit die im letzten Jahrhundert abrupt beendeten Aufschüttungen so zu formen, dass sie zweckmässig genutzt werden können. Zudem ist eine Landmarke im See mit hoher Ausstrahlungskraft zu ermöglichen (siehe Abb. 3 und 8 sowie Vorhaben Ö12).

c) Freihaltegebiet

Das Freihaltegebiet ist grundsätzlich von oberirdischen Bauten freizuhalten und – soweit es nicht mit einer Naturschutzfestlegung überlagert wird – als für die Allgemeinheit zugänglicher Raum zu gestalten. Im Bereich zwischen dem Ensemble der historischen Lokremise und dem Aach-Delta ist der stadtökologische Korridor beizubehalten und als freier Raum aufzuwerten.

d) Gartenbau- und Familiengartengebiet

Das Gartenbau- und Familiengartengebiet ist für Pflanzanlagen reserviert.

e) Landschaftsschutz

In den Landschaftsschutzgebieten soll die Landschaft in ihrer natürlichen Eigenart erhalten und gefördert werden.

f) Uferlandschaftsschutz

Entlang des Seewegs, zwischen Seebad und nordwestlicher Gemeindegrenze, besteht eine dünn besiedelte Bebauung des Uferstreifens an exponierter Lage ausserhalb des kompakten Siedlungsgebiets. Diese naturnahe, teilweise mit traditionellen Ufermauern gesicherte Uferlandschaft soll besser sicht- und erlebbar werden. Eine bauliche Verdichtung der durchgrünten Uferbebauung ist nicht anzustreben. Die Durchblicke vom Seeweg auf den See hinaus sollen gefördert und die für die Uferlandschaft charakteristischen Bäume sowie die ökologisch wertvollen Bepflanzungen sollen erhalten werden.

g) Wildtierkorridor

Im Bereich der Weiler von Oberhäusern besteht eine feste Route, auf welcher sich Wildtiere zwischen dem Romanshorner Wald und der Aach – über die Amriswilerstrasse entlang des Meilenbachs – bewegen (siehe Abb. 9). Dieser Wildtierkorridor hat überregionale Bedeutung und umfasst ebenso das Wiesland um den ganzen Romanshorner Wald (siehe auch Kantonaler Richtplan 2017 (Festsetzung 2.6 A und Anhang A6). Um die Funktion dieses Wildtierkorridors zu erhalten, ist die Passierbarkeit für Wildtiere dauerhaft zu gewährleisten. Demnach sind namentlich Einzäunungen von Obstkulturen, Wäldern und Ähnliches nicht erlaubt.

h) Naturschutz

Die festgelegten Naturschutzgebiete sind als naturnahe Flächen ungeschmälert zu erhalten und zu fördern. Die Ruderalfläche[2] östlich des «locorama» ist – soweit es die Bahninfrastruktur zulässt – ökologisch aufzuwerten und zu erhalten (siehe Vorhaben L 1)

[2] Ruderalflächen sind brachliegende, mit Kies und Schotter bedeckte Rohbodenflächen, die zahlreiche seltene Tier- und Pflanzenarten beherbergen.

3.5.2 Baustrukturen

a) Bauliche Dichte

Gestützt auf die am 1. Mai 2014 in Kraft getretene Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) muss die Bauzonenbeanspruchung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung durch eine Siedlungsentwicklung nach innen reduziert werden. Gemäss Kantonalem Richtplan 2017, Festsetzungen 1.2 A, 1.2 B und 1.2 C [Mindestdichten] soll die Raumnutzerdichte[3] in den bestehenden Wohn-, Misch- und Zentrumszonen der Stadt Romanshorn erheblich erhöht werden. Die dadurch notwendige Verdichtung wird wie folgt angestrebt:

- Baulücken sollen – wo städtebaulich sinnvoll – geschlossen werden.
- Die bauliche Verdichtung von dafür geeigneten Arealen und Grundstücken wird von der Stadt gezielt durch Beratung und Begleitung (Studien und Sondernutzungsplanungen) unterstützt. Prädestiniert dafür sind unternutzte Liegenschaften mit älterer Bausubstanz und Erneuerungsbedarf im Stadtkern sowie in allen Wohn-, Misch- und Arbeitsgebieten. In der nördlichen Uferlandschaft, einschliesslich Seepark, hat die Durchgrünung hohe Priorität.
- Zur gezielten Siedlungserneuerung ist das Arrondieren von Grundstücken zu fördern.
- Wichtig ist die behutsame ortsbauliche Einfügung von neuen Bauten und Anlagen in den jeweiligen Kontext (Topografie, Sichtachsen, öffentliche Räume, Strassenbild und Traufhöhen).
- Gezielte Nutzungsverdichtungen – teilweise verbunden mit Nutzungsänderungen – sind in

[3] Die Raumnutzerdichte umfasst die Anzahl Raumnutzer (Wohnbevölkerungszahl und Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten) pro Hektare Bauzone.

den Entwicklungsschwerpunkten Hof, Hub und Hafenpark vorgesehen (siehe Pt. 3.5.5). Als Grundlage für diese Verdichtungen werden städtebauliche Leitpläne oder Gestaltungsrichtpläne ausgearbeitet, die den Rahmen für Sondernutzungspläne und Projekte bilden.

Bestehende Werte sind zu erhalten und neue zu schaffen. Bauhistorisch bedeutsame Ensembles und Einzelbauten werden ebenso respektiert wie die gut erhaltene und die neuere Bausubstanz mit hohem Nutzwert. Ebenso sind die wichtigsten Sichtachsen zu respektieren.

b) Gebäudehöhen

Die weitere Siedlungsentwicklung zeichnet sich durch hohe städtebauliche und architektonische Qualität aus (siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 1.3 B [Siedlungsqualität]). Die Bebauung bildet mit dem Aussenraum eine identitätsstiftende Einheit. Mit den in Abbildung 10 festgelegten Baustrukturen wird das Siedlungsbild harmonisch weiterentwickelt und es entsteht eine räumliche und bauliche Kontinuität mit einer ruhigen, wo sinnvoll beidseits der Strasse gleich hohen Trauflinie. Die örtlich festgehaltenen Geschosszahlen und Höhenmasse zeigen, dass eine moderate, massstäbliche und der kleinstädtischen Baustruktur von Romanshorn angepasste Innenentwicklung angestrebt wird.
Zudem wird aufgezeigt, in welchen Gebieten bei Erfüllung von hohen städtebaulichen und architektonischen Anforderungen höhere Häuser gemäss § 38 Abs. 1 PBV ermöglicht werden können. Das Sicherstellen von hochwertiger städtebaulicher und architektonischer Qualität für höhere Häuser erfolgt örtlich massgeschneidert mittels Gestaltungplan, unter Anwendung von § 24 Abs. 3 PBG (Abweichung von der Regelbauweise) sowie mit angemessenem Ausgleich der dadurch entstandenen Planungsvorteile im Sinne von Art. 5 Abs. 1 RPG mittels öffentlich-rechtlichen Verträgen.

Gezielte städtebauliche Akzente werden dort ermöglicht, wo sie gut begründet sind und das Orts- und Landschaftsbild bereichern und aufwerten.

Höhere Häuser bis maximal 20 Metern Gesamthöhe sind an ortsbaulich geeigneten Lagen im Stadtkern (ESP 1) sowie an städtebaulich gut begründeten Orten vorstellbar.

Städtebaulich gezielt positionierte und architektonisch massgeschneiderte höhere Häuser bis 25 Meter Gesamthöhe sind an dafür geeigneten Standorten in den Entwicklungsschwerpunkten Hafenpark (ESP 3), Hof (ESP 5) und Hub (ESP 6) sowie als Ergänzung des bestehenden Hochhauses der Baugenossenschaft Eigenheim denkbar. Die städtebauliche Verträglichkeit, die maximal vertretbare Gesamthöhe und das in die Siedlung und Landschaft integrierbare Gebäudevolumen sind mittels spezifischen Abklärungen für die jeweiligen Standorte zu ermitteln. Dabei sind sowohl die Nah- als auch die Fernwirkung von Bedeutung.

Im Sinne einer besonderen Akzentbildung sind auch höhere Häuser mit einer maximalen Gesamthöhe von 30 Metern denkbar.

Die in Abbildung 10 enthaltene Festlegung «Baute mit Spezialanforderungen» bezweckt das Schaffen der Rahmenbedingungen für ein neues Park-Hotel Inseli sowie für das geplante Hafenhotel und eine bauliche Akzentsetzung im sogenannten Gintzburger-Areal am Hafenbecken. Die genaue Positionierung und das Festlegen der Volumetrie der Hotelbauten sowie die

Aussenraumgestaltungen erfordern der exponierten Lage entsprechende qualitätssichernde Verfahren. Zur Optimierung der städtebaulichen Situation sollen höhere Häuser gemäss § 38 Abs. 1 PBV möglich sein.

Generelle Voraussetzung für das Realisieren von höheren Häusern ist das Sichern der städtebaulichen und architektonischen Qualität durch entsprechende Verfahren. Die städtebauliche Qualität kann auch mit einem Gestaltungsrichtplan sichergestellt werden, sofern diesem eine städtebauliche Konzeption zugrunde liegt.

Für Gebiete mit öffentlichen Nutzungen werden die verträglichen Bauvolumen und deren Standorte mittels qualitätssichernden Verfahren definiert. In Gebieten mit Ortsbildschutz – ausgenommen eine als städtebaulicher Akzent auszugestaltende «Baute mit Spezialanforderungen» – sollen sich die Gebäudehöhen und Bauformen an den bestehenden Baustrukturen orientieren, weshalb keine richtplanerische Quantifizierung zu den Geschosszahlen und Höhenmassen erfolgt.

Grundsätzlich besteht an keinem Ort der Stadt ein Anspruch auf Abweichung von der Regelbauweise.

c) Ortsbildschutz

Die Gebiete mit Ortsbildschutz (siehe Abb. 10 sowie Kantonaler Richtplan 2017, Ziff. 1.10 und Anhang 3) sollen zwar in ihrer Struktur und Erscheinung erhalten bleiben, aber dennoch weiter entwickelt werden können. Namentlich sollen verloren gegangene städtebaulich bedeutende Akzente durch Neubauten wieder geschaffen werden. Dies insbesondere an folgenden Orten:

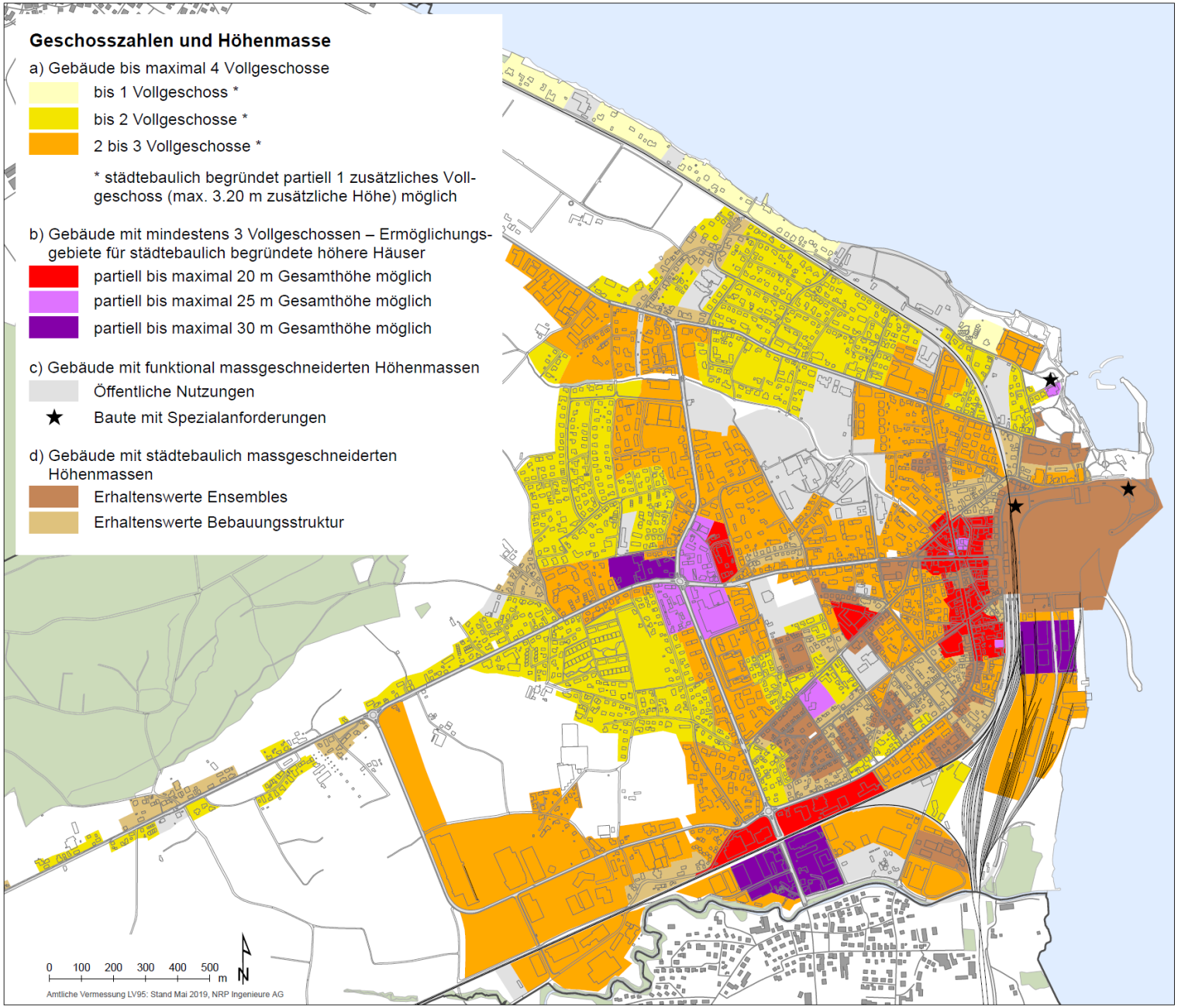

Abb. 10: Baustrukturen

- Strassengabelungen von Hafen-/Alleestrasse, Hafen-/Zelgstrasse, Hafenstrasse-/ Kirchgasse und Neu-/Rislenstrasse.
- Nordwestlich Alte Kirche (ehemaliges Riegelhaus).
- Alter Seepark (ehem. Fabrik Gintzburger & Fils; siehe auch Ö10).
- Volksgarten (siehe auch Vorhaben Gleisquerung Bahnhof-Süd, V61).
- Hafenpromenade (ehem. SBB-Güterschuppen; siehe auch Vorhaben Ö07).

Die grundeigentümerverbindliche Umsetzung des Ortsbildschutzes hat mittels Einzelverfügung oder Nutzungsplan zu erfolgen.

Bauten und Anlagen, die gemäss Kantonalem Richtplan 2017, Festsetzung 1.10 A [Erhaltenswerte Bauten] als Kunstdenkmäler von kantonaler Bedeutung eingestuft sind sowie allfällige weitere Objekte von kommunaler Bedeutung, werden grundsätzlich im Verfahren zum Rahmennutzungsplan grundeigentümerverbindlich unter Schutz gestellt.

Damit die geschützten Objekte gemäss § 4 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Natur und der Heimat (TG NHG) erhalten und gepflegt werden, sind Massnahmen gemäss § 10 ff. TG NHG zu ergreifen.

Bei leer stehenden erhaltenswerten Bauten sind Neunutzungen – entsprechend den vorhandenen Möglichkeiten – aktiv zu fördern.

3.5.3 Allgemeine Nutzungsvorgaben im Siedlungsgebiet

a) Öffentliche Nutzungen

Aufgrund der Analyse von Flächen für öffentliche Nutzungen ergibt sich im Gebiet des Entwicklungsschwerpunkts Bildungs- und Bewegungscampus (ESP 7) zusätzlicher Bedarf. Die entsprechende Fläche ist mit dem Rahmennutzungsplan zu sichern.

b) Ruhige Nutzungen

Ruhige Wohngebiete werden vor allem ausserhalb der Arbeitsgebiete (vgl. Richtplankarte) sowie ausserhalb der Entwicklungsschwerpunkte Stadtkern (ESP 1), Hafenbecken (ESP 2), Hafenpark (ESP 3), Hof (ESP 5) und Hub (ESP 6) angeboten. Hier gilt in der Regel die Empfindlichkeitsstufe (ES) II gemäss Lärmschutzverordnung (LSV).

c) Wenig lärmempfindliche Nutzungen

Die Arbeitsgebiete, der Hafenpark (ESP 3), die Erlebniswelten von «locorama» und «autobau» sowie das Gebiet beim regionalen Eissportzentrum (EZO) sind geeignet für wenig lärmempfindliche Nutzungen wie Industrie, Gewerbe und Freizeitaktivitäten mit entsprechendem Verkehrsaufkommen und Emissionen. Hier gelten entweder ES III oder ES IV nach LSV.

3.5.4 Spezifische Nutzungsvorgaben im Siedlungsgebiet

Die räumliche Festlegung der spezifischen Nutzungsvorgaben erfolgt in der Richtplankarte, Mst. 1:5000.

a) Kerngebiet

Das Kerngebiet umfasst den traditionellen Stadtkern mit einem hohen Anteil an publikumsbezogenen und zentrumsbildenden Nutzungen.

b) Wohn- und Mischgebiet

Die Wohn- und Mischgebiete umfassen sowohl die dem Wohnen vorenthaltenen Flächen als auch gemischt und touristisch genutzte Gebiete ausserhalb des Kerngebiets. Für das im westlichen Stadtteil ausgewiesene Wohn- und Mischgebiet, das als strategische Siedlungsreserve gilt, ist die künftige Nutzung noch offen. Sie wird dereinst bedarfsgerecht bezeichnet und soll genügend Grün- und Freiflächen enthalten (siehe Entwicklungsvorstellungen in Abb. 2, 3, 7 und 8).

c) Arbeitsgebiet

Arbeitsgebiete sollen industriellen und gewerblichen Nutzungen zur Verfügung stehen, damit diese möglichst uneingeschränkt betrieben werden können.

d) Gebiet für öffentliche Nutzungen

Die Gebiete für öffentliche Nutzungen sind bestimmt für Bauten und Anlagen sowohl der öffentlichen Hand als auch von Trägerschaften, die Aufgaben im öffentlichen Interesse wahrzunehmen haben. Diese Gebiete haben einen Planungshorizont, welcher den Richtplanhorizont von 25 Jahren übertreffen kann, um dadurch die angestrebte Erhöhung von Raumnutzern im Innern des Siedlungsgebiets nachhaltig sicherzustellen.

3.5.5 Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Als Entwicklungsschwerpunkte werden jene Gebiete bezeichnet, die besonders wichtig sind für die Stadtentwicklung. Sie weisen besonderen Handlungsbedarf auf und es besteht Veränderungspotential.
Für jeden Entwicklungsschwerpunkt sind massgeschneiderte Projektorganisationen sowie Mittel erforderlich, um die notwendigen planerischen Grundlagen für die Gebietsentwicklungen zu schaffen.

Abb. 11: Entwicklungsschwerpunkte (ESP1 bis ESP7)

Nr.	Entwicklungs-schwerpunkt	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Bemerkungen
ESP 1	Stadtkern	Gezielte bauliche Erneuerung. Schaffung von guten Bedingungen für das Wohnen in den Obergeschossen. Öffentlichkeitsbezogene Erdgeschossnutzungen. Aufwertung Aussenräume. Förderung Langsamverkehr und Umlagerung von Oberflächenparkierung in unterirdische Parkierungsanlagen. Boulevardentwicklung: Belebung und Aufwertung durch Nutzung des öffentlichen Grunds auch durch Private. Anstreben von hohen Qualitäten und Rechtssicherheit bezüglich Öffnungszeiten von Aussengastronomie. Siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Festsetzung 3.701 [Bahnhofgebiete].	Stadt; Kanton, Private	V09, V14, V20, V22, V43, V61, V63, V84; Ö01, Ö02, Ö11	hohe Priorität; Daueraufgabe
ESP 2	Hafenbecken	Die Qualitätssicherung von Nutzung und Gestaltung der Hafenpromenade hat mit entsprechenden Verfahren zu erfolgen; Voraussetzungen schaffen für Seeplattform; Gemeindegrenze bereinigen, so dass alle Landflächen zu Romanshorn gehören. Siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 1.6 P [Tourismus] sowie Festsetzung 3.701 [Bahnhofgebiete].	Stadt; Kanton, SBS, Private	V13–V15, V22, V84; Ö07, Ö10, Ö12	Daueraufgabe
ESP 3	Hafenpark	Nutzungs- und Erschliessungsstudie; Testplanung; Gestaltungsrichtplan; Gestaltungsplan; objektbezogene Architekturwettbewerbe. Siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsauftrag 1.3 B [Mobilisierung der inneren Entwicklungspotenziale], Planungsgrundsätze 1.3 B [Siedlungsqualität], 1.6 C [Umnutzung von Industriebrachen] und 1.6 P [Tourismus] sowie Festsetzung 3.701 [Bahnhofgebiete].	Stadt; SBB, SBS, Kanton, Private	V22, V61, V84; Ö07, Ö08, Ö09	Daueraufgabe
ESP 4	Seepark	Grün- und Freiraumnutzung mit Bezug zum See. Freiraumkonzept mit Integration Bahnstation. Erneuerung und Pflege der Parkanlagen, Reduktion der Oberflächenparkierung im Bereich Inseli / Schloss. Öffentliche Parkierungsanlage, Veloabstellanlagen gemäss Agglo-Programm. Siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 1.6 P [Tourismus].	Stadt; Kanton, Agglo 2019–2022 (Nrn. 123.31.R, 123.54.R)	V42, V71, V74; Ö07, Ö09	Daueraufgabe
ESP 5	Hof	Südliches «Tor zu Romanshorn» mit Zufahrt Fährhafen. Verdichteter Siedlungsschwerpunkt um geplante Bahnstation mit gemischter Nutzung, auch publikumsorientierten Nutzungen, Basis: Städtebauliches Konzept, mindestens Testplanung. Siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsauftrag 1.3 B [Mobilisierung der inneren Entwicklungspotenziale], Planungsgrundsätze 1.3 B [Siedlungsqualität], und 1.6 H [Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten] sowie Festsetzung 3.701 [Bahnhofgebiete].	Stadt; Kanton, Region, Private	V41; Ö06	voraus-schauende Daueraufgabe
ESP 6	Hub	Siedlungsschwerpunkt mit guter Versorgung. Westlicher Abschluss der Stadtachse. Basis: Städtebauliches Konzept, mindestens Testplanung. Siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 1.3 B [Siedlungsqualität].	Stadt; Private	V47, V70, V80	Daueraufgabe
ESP 7	Bildungs- und Bewegungscampus	Durchgrünter Ort der Begegnungen für alle Alters- und Bildungsstufen, Veloabstellanlagen gemäss Agglo-Programm.	Stadt; Schulen, Kanton, Private, Agglo 2019–2022 (Nr. 123.55.R)	V12, V14; Ö05, Ö13	Daueraufgabe

Tab. 1: Festlegungen zu Entwicklungsschwerpunkten gemäss Abb. 11

a) ESP 1, Stadtkern

Die Bahnhofstrasse bildet die wichtigste Orientierungsachse im Stadtkern. Diese soll im Abschnitt zwischen Bahnhof und Kino als Flanierbereich mit hoher Aufenthaltsqualität und sehr gutem Erscheinungsbild ausgestaltet werden. Die Alleestrasse als traditionelle Einkaufs- und Gastromeile spielt ebenfalls eine wichtige Rolle für den Stadtkern. Angesichts schrumpfender Einzelhandelsflächen ist eine Konzentration und Verdichtung von publikumsorientierten, Laufkundschaft erzeugenden Erdgeschossnutzungen auf diesen beiden Achsen anzustreben. Im Kreuzungsbereich von Bahnhof-, Allee- und Sternenstrasse soll ein Platz als erlebbare Stadtmitte entstehen, mit sternförmiger Ausrichtung in die angrenzenden Gassen und Strassen (siehe Pt. 4.3, Vorhaben Ö01, Sternenplatz). Dieser Platz soll – ebenso wie der Platz an der Kreuzung Allee-/Pestalozzi-/Rislenstrasse (siehe Pt. 4.3, Vorhaben Ö02, Alleehof) und der Bahnhofplatz – als den Stadtkern belebender Akzent und Impulsgeber für vielfältige und attraktive Nutzungen sein (siehe Pt. 4.2, Vorhaben V22 und V84, Begegnungsräume).

Erhebliche Teile des Stadtkerns sind baulich überaltert. Bauten und Aussenräume werden vernachlässigt. Eine durchdachte Erneuerung soll angestrebt und durch fachliche und verfahrensmässige Unterstützung gezielt gefördert werden. Die Erneuerung von Bauten und Aussenräumen erfolgt unter Einbezug des bauhistorisch wertvollen Gebäudebestandes. Es sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass im Stadtkern zu wesentlichen Teilen attraktive Wohnsituationen und eine gute soziale Durchmischung entstehen.

Mit der Bündelung des motorisierten Verkehrs und der Parkplätze können die öffentlichen Räume und Aussenbereiche vor den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen für gastronomische, kulturelle und andere die Erlebnisdichte fördernde Nutzungen verwendet werden. Diese werden durch ein engmaschiges Fusswegnetz unterstützt.

Die Zufahrt zur unterirdisch anzulegenden Parkierungsanlage nordwestlich des Stadtkerns soll ab der Hafenstrasse erfolgen, damit die Schützengasse dem Fussverkehr vorbehalten bleibt und als verlängerter Grünkorridor vom Dorfbach bis zum Stadtplatz ausgestaltet werden kann (siehe Abb. 7).

b) ESP 2, Hafenbecken

Das Hafenbecken bildet zusammen mit dem Stadtkern das Herz der Stadt. Dieser zum Wasser offene zentrale Ort wird begrenzt und geprägt durch das «Kornhaus», das «Alte Zollhaus», die Fähranlegestelle, den Schiffshafen mit Hafenplattform, den Bahnhof und den Schlossberg mit den Kirchen als Kulissen sowie der Fassadenlinie des Restaurants Schiff und weiterer Bauten an der Hafen- und Bankstrasse. Innerhalb dieser Kulisse soll die Hafenpromenade als erlebnisorientierter, vielseitig nutzbarer öffentlicher Raum entwickelt werden. Allfällige Bauten für öffentliche und touristische Nutzungen auf der Hafenpromenade sind sorgsam in das Stadtbild einzupassen. Es gilt, dieses Gebiet aktiv zu gestalten und vielfältig zu bespielen.

Beim Leuchtturm besteht Potential für eine Seeplattform, mit öffentlichem Zugang über einen Steg von der heutigen Festwiese aus. Dort bietet sich ein interessanter Rundblick an, wobei für die Seeplattform verschiedene Nutzungen denkbar sind.

Eine besondere Herausforderung im Hinblick auf das Erhöhen der Qualitäten am Hafenbecken ist die Verlagerung der Parkierung in zentrale Parkierungsanlagen. Ebenso besteht östlich des «Alten Zollauses» Handlungsbedarf bei den das Landschaftsbild störenden Bauten, Anlagen und Möblierungen (Skaterpark, Baracken, oberirdische Entsorgungsanlagen u. Ä.). Schliesslich sind die einst mit unpassendem Material getätigten Aufschüttungen sich eignenden Materialien zu ersetzen und für die Bedürfnisse von Freizeitnutzungen auszugestalten.

c) ESP 3, Hafenpark

Der ufernahe Raum zwischen der Schiffswerft und dem Hafenbecken soll schrittweise zu einem neuen Stadtteil entwickelt werden. Dieser lebt von der Nähe zum Hafenbecken, zum Eisenbahnknotenpunkt und von der traditionellen Betriebsamkeit rund um die Uhr. An einer grosszügig angelegten öffentlich zugänglichen Promenade sollen – in Koexistenz mit den Hafen- und Werftanlagen – gemischt genutzte urbane Bauten mit Vergnügungs- und Wohnnutzungen am Wasser entstehen. Auch Hotelbetriebe und wertschöpfungsorientierte Nutzungen sind im attraktiv gelegenen Hafenpark erwünscht. Ein Schlüsselelement ist die Inwertsetzung des Kornhauses, eines dreigeschossigen Sand- und Backsteinbaus von 1871. Durch eine schrittweise Neustrukturierung des Areals können die vorhandenen Arbeitsnutzungen zwischen Friedrichshafnerstrasse und Bahnanlagen weiter bestehen. Insbesondere kann in diesem Gebiet auch Ersatzfläche für die Bootsüberwinterungsplätze östlich der Friedrichshafnerstrasse angeboten werden.

Wichtig ist die unmittelbare Anbindung an die Promenade am Hafenbecken sowie das Erstellen einer Gleisquerung zu den Bahnperrons und zum Stadtkern sowie zur zweckmässigen Linienführung der internationalen Bodensee-Veloroute (siehe Vorhaben V61). Städtebaulich begründet sind hier höhere Häuser denkbar (siehe Abb. 10).

d) ESP 4, Seepark

Der Seepark – begrenzt durch den Bodensee und die Eisenbahnlinie – umfasst die gesamten ufernahen Bereiche vom Schlossberg bis zur geplanten Bahnstation Holzenstein-Seebad (siehe Vorhaben V42). Hier haben grundsätzlich see- und öffentlichkeitsbezogene Nutzungen Priorität. Der Charakter der offenen Parkanlage mit freistehenden Bäumen und Baumgruppen und dem typischen, dichten Wegsystem soll entsprechend den Bedürfnissen von Erholungssuchenden am Wasser erneuert und unterhalten werden. Die Parklandschaft störende Objekte sollen beseitigt werden. Insgesamt ist die öffentliche Zugänglichkeit und Freihaltung des Ufers zu verbessern. Dazu sind auch Ergänzungen von einst vorgenommenen Aufschüttungen zu ermöglichen.

Gebäude und Anlagen im Uferbereich sollen hohen städtebaulichen und landschaftlichen Anforderungen genügen und im Erdgeschoss öffentlichkeitsbezogene Nutzungen aufweisen. Im Bereich der Alten Kirche soll am Standort des ehemaligen Riegelhauses wiederum eine die mittelalterliche Platzsituation stärkende Baute entstehen. Die Uferpromenade ist auf Fussgängerinnen und Fussgänger auszurichten und die Erlebnisdichte ist behutsam zu erhöhen.

Fuss- und Wanderwege, Velorouten sowie die Parkierung sollen gesamtkonzeptionell optimiert und gestalterisch verbessert werden. Die geplante Bahnstation Holzenstein-Seebad ist zu integrieren. Ebenso ist die Siedlungserneuerung der Wohn- und Mischgebiete auf die Bedeutung des Ortes auszurichten.

e) ESP 5, Hof

Wesentlicher Impulsgeber für den Entwicklungsschwerpunkt Hof ist die Erreichbarkeitsverbesserung durch die geplante Bahnstation Hof-Salmsach (siehe Vorhaben V41) sowie die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Die Verkehrsgunst schafft die Voraussetzungen für publikumsintensive und gemischte Nutzungen. Der neue Stadtteil soll hohe ortsbauliche Qualitäten aufweisen. Es sind gezielt positionierte höhere Häuser gemäss Abbildung 10 möglich.

Mit der geplanten Bahnstation Hof-Salmsach können die bereits vorhandenen und zusätzlich entstehenden Arbeitsplätze sowie die Erlebniswelten «locorama» und «autobau» sowie das regionale Eissportzentrum (EZO) und weitere regionale Treffpunkte für Freizeit und Sport direkt an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden, wobei von und zu allen drei Städten im Oberthurgau die Voraussetzungen für direkte Bahnverbindungen bestehen (siehe Abb. 1).

f) ESP 6, Hub

Im Entwicklungsschwerpunkt Hub soll der mit dem Bau der Evangelischen Kirche, dem Einkaufszentrum Hubzelg und dem Verkehrsknotenpunkt einst begonnene Begegnungsort und Siedlungsschwerpunkt weiterentwickelt werden. Es stehen verschiedene bauliche Erneuerungen an. Dies ergibt die Chance, Bauten und Aussenräume zu einem neuen Ganzen zu verschmelzen, als wichtigen Orientierungspunkt zu stärken und in die für die Hafenstadt bedeutende Stadtachse Richtung Stadtkern zu integrieren.

Zwischen Amriswiler- und Grundstrasse besteht Potential für ein hohes Haus gemäss Abbildung 10, dessen Sockelgeschoss, zusammen mit den freigespielten Flächen öffentlichkeitsorientierten Nutzungen wie Quartiertreffpunkt, Café, Kinderbetreuung, Fitness, Gesundheitsversorgung, Ateliers usf. genutzt werden könnte.

g) ESP 7, Bildungs- und Bewegungscampus

Das quasi als Stadtlunge dienende Areal soll ein durch die öffentlichen Körperschaften partnerschaftlich entwickelter Ort des Wissenstauschs, der Bewegung und der Begegnungen sein. Dies soll sowohl funktional wie auch gestalterisch sicht- und erlebbar werden. Der Zugang für den motorisierten Individualverkehr (Parkierung) soll möglichst direkt ab dem übergeordneten Strassennetz (Kreuzlingerstrasse) erfolgen. Der Bildungs- und Bewegungscampus soll hohe Qualitäten bezüglich des Verkehrssystems, der Grün- und Freiflächen sowie der Bauten und Anlagen aufweisen.

Durch die Lage und die Grösse des Bildungs- und Bewegungscampus können lokale freizeitsportliche Aktivitäten, die nicht auf einen Seeanstoss angewiesen sind, konzentriert werden. Auch regionale und nationale Grossanlässe sind möglich.

Neben den Schulanlagen sollen die vier öffentlichen Körperschaften (Primar-, Sekundar-, Kantonsschule, Stadt) sowie weitere bildungsnahe Institutionen zu folgenden Themen Synergien hinsichtlich Entwicklung, Planung, Finanzierung und Realisierung nutzen:

- Multifunktionaler Saal (Aula – Sportnutzung);
- Turnhallen: Nutzung und Anschaffungen;
- Aussensportanlagen: altersgerechte Infrastruktur;
- Gastronomie – Mensa;
- Musikschulräume;
- Mediothek: vielfältiges Angebot an Lehr- und Lernmitteln, Medien und Anregungen für den Unterricht sowie Fachliteratur zu Fragen von Schule und Bildung;
- Parkierungsanlagen für motorisierten Individualverkehr sowie Velos;
- Fuss- und Velowegnetz;
- Mittagstisch für Primar- und Sekundarstufenkinder (betreut, begleitet) – Ganztagesstruktur;
- Lernräume und Aufgabenhilfen (z. B. Mediothek Kanti);
- Kinderbetreuung, Kindertagesstätten, Hort;
- Spiel- und Bewegungsräume / Ludothek (Alters- und Entwicklungsstufen beachten);
- Vermarktung und Vermietung von Räumen und Anlagen.

4. Konkrete Handlungsanweisungen

Die konkreten Handlungsanweisungen ergeben sich aus dem Raumkonzept (vorangehender Pt. 3). Diese sind in der Richtplankarte räumlich verortet.

In der Richtplankarte, Mst. 1:5000, werden – neben den Grundnutzungen und Nutzungsüberlagerungen – Vorhaben zu Landschaft, Verkehr, öffentlichen Bauten und Anlagen sowie zur Abwehr von Naturgefahren bezeichnet. Die kartographischen Festlegungen dienen der Landsicherung und zur Wahrung der langfristig notwendigen Handlungsspielräume. Durch die generalisierte Darstellung verbleibt für die Detailplanung der erforderliche Anordnungsspielraum.

Kurzfristige Vorhaben sollen innert 5 Jahren, mittelfristige innert 5–10 Jahren und langfristige innert 10–20 Jahren realisiert werden, wobei zur Landsicherung von festgelegten Vorhaben der Zeithorizont 25 und mehr Jahre betragen kann. Zusätzliche Angaben zum Realisierungshorizont ergeben sich aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes (Agglo 2019–2022).

In einzelnen Fällen werden Varianten aufgeführt. Erweist sich im Zuge der Bearbeitung das primär weiter zu verfolgende Vorhaben als nicht realisierbar, so ist an seiner Stelle die Ersatzvariante weiter zu verfolgen. Änderungen des kommunalen Richtplans sind vorzunehmen, wenn wesentliche neue Erkenntnisse aus den Grundlagen oder aufgrund des Controllings vorliegen. Die Finanzierung von Vorhaben erfolgt aufgrund der gesetzlich verankerten Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sowie vertraglicher Regelungen.

4.1 Vorhaben zu Landschaft

Nr.	Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Bemerkungen
L 1	Ruderalfläche	Südöstlich der Lokremise: Fördern und Sichern von hoher Biodiversität	Stadt; SBB, Private	Entwicklung des «locorama»; Nutzung der Bahnbetriebsanlagen gemäss SBB-Rahmenplan gewährleisten	mittelfristig; Pflege als Daueraufgabe
L 2	Hochstammbäume und Hecken	Pflanzen und Sicherstellen des Unterhalts von standortgerechten einheimischen Hochstammbäumen am Siedlungsrand, entlang von Wegen und Bachläufen	Stadt; Private	Gewährleisten von Aussichtslagen gemäss Abb. 3 und 8	mittelfristig; Pflege als Daueraufgabe
L 3	Hofsituation	Beratung zur Förderung von gut gestalteten, sich in die Landschaft einpassenden Hofsituationen (siehe Abb. 9)	Stadt; Privat	Massnahmen des Landschaftsschutzes und zu Stadteingängen (Abb. 2 und 7)	Daueraufgabe
L 4	Bachfreilegung	Offenlegen und ökologisches Aufwerten des Bachlaufs (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 2.9 D [Gewässeraufwertungen und Ausdolungen])	Stadt; Kanton, Private	Realisierung der BTS und V 69; G4	mittelfristig; Pflege als Daueraufgabe

Tab. 2: Handlungsanweisungen zu Landschaft (siehe Richtplankarte sowie Abb. 9)

4.2 Verkehrsvorhaben

4.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
V01	Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofstrasse	Ausbau zu Kantonsstrassenstandard (bei Realisierung BTS; siehe Kantonaler Richtplan 2017, Festsetzung 3.201 [BTS]), mit beidseitigen Radstreifen; Strassenraumgestaltung	Kanton; Agglo	ESP5; V03, V64	Mittelfristig (> 2022)
V02	Kreuzung Arboner-/ Friedrichshafnerstrasse	Massnahmen zur Sicherung des Verkehrsflusses, für sichere LV-Übergänge und für Priorisierung Bus	Kanton; Agglo	ESP5; V06, V73	mittelfristig (> 2022)
V03	Kreuzung Hof	Massnahmen zur Sicherung des Verkehrsflusses, für sichere LV-Übergänge und für Priorisierung Bus	Kanton; Agglo	ESP5; V01, V06, V11, V41	mittelfristig (> 2022)
V04	Kreuzung Hub	Massnahmen zur Sicherung des Verkehrsflusses, für sichere LV-Übergänge und für Priorisierung Bus	Kanton; Agglo	ESP6; V06–V09	mittelfristig (> 2022)
V05	Kreuzung «Scharfes Eck»	Massnahmen zur Sicherung des Verkehrsflusses, für sichere LV-Übergänge und für Priorisierung Bus	Kanton; Agglo	V07, V10	kurz- bis mittelfristig (> 2022)
V06	Betriebs- und Gestaltungskonzept Arbonerstrasse	Strassenraumgestaltung	Kanton; Stadt, Agglo	ESP5, ESP6; V47	mittelfristig (> 2022)
V07	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kreuzlingerstrasse	Strassenraumgestaltung, innerorts mit beidseitigen Radstreifen	Kanton; Stadt, Agglo	ESP6, ESP7; V66	mittelfristig (> 2022)
V08	Betriebs- und Gestaltungskonzept Amriswilerstrasse	Strassenraumgestaltung, innerorts mit beidseitigen Radstreifen	Kanton; Stadt, Agglo	ESP6; V65	mittelfristig (> 2022)
V09	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse	Strassenraumgestaltung	Stadt; Kanton, Agglo 2019–2022 (Nrn. 123.40.R–123.46.R)	ESP1, ESP6; V22	kurzfristig (spätestens 2024)
V10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Reckholdernstrasse	Strassenraumgestaltung, mit beidseitigen Radstreifen	Kanton; Stadt, Agglo	ESP7; V05	mittelfristig
V11	Betriebs- und Gestaltungskonzept Neuhofstrasse	Strassenraumgestaltung, mit beidseitigen Radstreifen	Stadt; Agglo	ESP5; V03	mittelfristig

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
V12	Parkierungsanlage Campus-West	Neues Parkhaus oder unterirdische Anlage und/oder Mitbenutzung private Parkierungsanlagen	Stadt; Kanton, Schulen, Private	ESP7; V07, Ö05	mittelfristig
V13	Parkierungsanlage Schlossberg	Unterirdische Anlage; Konzentration der Parkierung für See-park / Schlossberg / «Altes Zollhaus» / Hafenpromenade	Stadt; Kirchen, Kanton, Private	ESP1, ESP2, ESP4	kurz- bis mittelfristig
V14	Parkierungsanlage Stadtkern	Unterirdische Anlage mit Zufahrt ab oberer Hafenstrasse	Stadt; Private	ESP1, ESP7; V22, V84	kurz- bis mittelfristig
V15	Parkierungsanlage Bahnhof/Hafen	Konzentration der Parkierung bei der bestehenden überdachten Parkierungsanlage prüfen (Parkhaus oder unterirdische Anlage)	Stadt; SBB, Private	ESP2, ESP3; V61	mittelfristig
V16	Parkierungsanlage Erlebniswelten	Parkierung der verschiedenen Akteure koordinieren, Synergien nutzen	Stadt; Region, Private	ESP6; Ö06	mittelfristig
V17	Parkplatzbewirtschaftung	Parkplatzbewirtschaftung gemäss Abb. 4 sowie alle publikumsintensiven Einrichtungen monetär bewirtschaften (siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsauftrag 3.6 A [Parkplatzbewirtschaftung])	Stadt; Private	ESP1–ESP7	kurz- bis mittelfristig
V18	Parkleitsystem	Parkierungsanlagen gemäss Abb. 4 sowie allenfalls weitere in ein Parkleitsystem einbinden	Stadt; Private	ESP1–ESP7	mittelfristig
V19	Signaletik	Klare und verständliche Signalisierung (Verwesentlichung) gemäss Abb. 4	Stadt; Kanton	ESP1–ESP7 ; V83	kurzfristig
V20	Schleichverkehr vermeiden	Direkte Verkehrslenkung auf Strassen gemäss Abb. 4 mit organisatorischen oder baulichen Massnahmen	Stadt; Kanton	ESP1; V22, V84	kurz- bis mittelfristig
V21	Tempo 30	Vervollständigen von flächendeckendem Tempo 30; Ausnahme: Strassen und Begegnungsräume gemäss Abb. 4	Stadt	V06–V11	kurz- bis mittelfristig
V22	Begegnungsräume	Entweder als Gemeinschaftsstrasse mit Tempo 30 bzw. 20 oder als Fussgängerzone bezeichnen	Stadt; Kanton, Agglo 2019–2022 (Nr. 6.4), Private	ESP1, ESP2–ESP3 ; V84	kurzfristig (spätestens 2024)

Tab. 3: Handlungsanweisungen zum Strassenraum und zum MIV (siehe Richtplankarte, sowie Abb. 4)

4.2.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
V41	Bahnstation Hof-Salmsach	Erstellen von Perrons auf bestehender Brücke sowie hindernisfreien Zugängen für Velo- und Fussverkehr (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.317 [S-Bahnhaltelle])	Kanton; Bund, SBB, Region, Agglo, Stadt, Gemeinde Salmsach, Private	ESP5; V67, V68, V76, V77	mittelfristig
V42	Bahnstation Holzenstein-Seebad	Erstellen eines Perrons mit hindernisfreien Zugängen (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.318 [S-Bahnhaltelle] und Festsetzung 5.1 [ÖV-Erschliessung von Gebieten der Intensiverholung])	Kanton; Bund, SBB, Region, Agglo, Stadt, Private	ESP4; V71, V72	langfristig
V43	Bushof Bahnhofplatz	Anordnen von Bushaltestellen und möglichst nahe bei Personenunterführung und bei bestehenden gedeckten Wartemöglichkeiten	Kanton; Stadt, AOT, Private, Agglo 2019–2022 (Nr. 6.4)	ESP1; V22, V84	Kurzfristig (spätestens 2024)
V44	Buslinienführung	Verlegung Buslinien zur optimalen Nutzung der Begegnungsräume und zur verbesserten Erschliessung von publikumsintensiven Nutzungen	Kanton; Stadt, AOT	ESP1, ESP6, ESP7; V45–V48	mittelfristig
V45	Bushaltestelle Konsumhof	Realisierung einer Haltestelle so nahe wie möglich am Stadtkern	Kanton; Stadt, AOT	ESP1; V84	mittelfristig
V46	Bushaltestelle Schulstrasse	Realisierung einer Haltestelle so nahe wie möglich bei Post, Coop und Heilpädagogischem Zentrum; direkten Zugang zu Post sicherstellen	Kanton; Region, Stadt, AOT, Private	ESP1; V84, Ö02	kurzfristig
V47	Bushaltestelle(n) Hubzelg	Führen beider AOT-Buslinien über Arbonerstrasse mit Realisierung von Haltestelle(n) bei Einkaufszentrum Hubzelg	Kanton; Region, Stadt, AOT, Private	ESP6, Fussverkehr	mittelfristig
V48	Bushaltestelle Rebsamen	Realisierung einer Haltestelle so nahe wie möglich bei Gemeindehaus und Kino	Kanton; Region, Stadt, AOT	ESP1, ESP7 V84, Ö04, Ö13	mittelfristig
V49	Ortsbus	Realisieren eines Ortsbusses zur besseren ÖV-Erschliessung des Siedlungsgebiets nordwestlich der geplanten Bahnstation Hof-Salmsach und des regionalen Eissportzentrums (EZO), allenfalls in Koordination mit der ÖV-Erschliessung des westlichen Siedlungsgebiets der Gemeinde Salmsach; Prüfauftrag bezüglich Ringbus-Linie	Stadt; Gemeinde Salmsach	ESP5; Realisierung BTS; Entwicklung «Strateg. Siedlungsreseve»	mittelfristig

Tab. 4: Handlungsanweisungen zum öffentlichen Verkehr (siehe Richtplankarte sowie Abb. 5)

4.2.3 Velo- und Fussverkehr

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
V61	Gleisquerung Bahnhof-Süd	Erstellen einer sicheren, zukunftstauglichen Überführung für Fussgänger, Velofahrer und Skater, mit Zugängen zu den Bahnperrons und zur Fähre (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.401 [Gleisquerung Bahnhof-Süd])	Kanton; SBB, Stadt, Bund, Region, Agglo 2019–2022 (Nr. 5.1.1), Private	ESP1, ESP3; V62, V63, V75, Ö02, Ö04	kurzfristig (spätestens 2024)
V62	Velostation Bahnhof-Süd	Baute bei Gleisquerung Bahnhof-Süd	Stadt; Kanton, SBB, Agglo	ESP1, ESP3; V61	kurz- bis mittelfristig (> 2022)
V63	Internationale Bodensee-Veloroute	Attraktive Bodensee-Veloroute, möglichst entflochten von Fuss- und Wanderwegen (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 3.4 K [Entflechtung]); Voraussetzung für die Verlegung der Bodensee-Veloroute vom Egnacherweg auf die Friedrichshafnerstrasse ist die Realisierung und Inbetriebnahme der Gleisquerung Bahnhof-Süd	Kanton; Agglo 2019–2022 (Nrn. 5.1.1, 123.25.R, 123.31.R, 123.33.R, 123.34.R, 123.37.R u. 123.43.R), Region, Stadt	ESP1, ESP3, ESP4; Ö01, Ö02	kurzfristig (spätestens 2024)
V64	Veloroute Hofstrasse	Sichere und hindernisfreie Verbindung, innerorts mit beidseitigen Radstreifen	Kanton; Stadt, Agglo	ESP5; V01, V03	kurz- bis mittelfristig (> 2022)
V65	Veloroute Amriswilerstrasse	Sichere und hindernisfreie Verbindung, innerorts mit beidseitigen Radstreifen	Kanton; Stadt	ESP6; V08	kurz- bis mittelfristig
V66	Veloroute und Fussweg Kreuzlingerstrasse	Sichere und hindernisfreie Verbindung	Kanton; Stadt	ESP6, ESP7; V07	kurz- bis mittelfristig
V67	Velo- und Fussweg EZO–Bahnstation Hof-Salmsach	Direkter hindernisfreier Zugang, mit Realisierung von Veloabstellplätzen (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.317 [S-Bahnhaltelle Hof-Salmsach])	Stadt; SBB, Region, Agglo, Private	ESP5; V41	kurz- bis mittelfristig (> 2022)
V68	Velo- und Fussweg «locorama»–Obere Neustrasse–Bahnstation Hof-Salmsach–Arbeitsgebiet Hof	Direkte Verbindung nördlich entlang der Bahnlinie (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.317 [S-Bahnhaltelle Hof-Salmsach])	Stadt; Agglo 2019–2022 (Nrn. 123.56.RF u. 123.57.RF), Private	ESP5; V41	kurzfristig (spätestens 2024)
V69	Veloroute und Wanderweg Arbeitsgebiet Hof–Waldschenke	Direkte Verbindung	Stadt; Kanton, Private	ESP5; Realisierung BTS	mittelfristig

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
V70	Velo- und Fussweg Kamorstrasse–Grünaustrasse	Direkte sichere Verbindung vom Wohngebiet südlich der Amriswilerstrasse zum geplanten Primarschulhaus	Stadt; Agglo 2019–2022 (Nr. 123.54.F), Private	ESP6	kurzfristig (spätestens 2024)
V71	Uferweg bei Seebad	Realisierung eines ganzjährig begehbaren Stegs oder Wegs mit Brücke bei Seebad als Teil des kantonalen Bodenseeufer-Wanderwegs	Kanton; Stadt	ESP4; V42, V72	mittel- bis langfristig
V72	Kantonaler Wanderweg Holzenstein–Uttwil	Realisierung eines vom Velo- und Skaterverkehr getrennten Wegs mit für Wanderer geeignetem Belag	Kanton; Stadt Agglo 2019–2022 (Nr. 123.32.F)	ESP4; V42, V71	Kurzfristig (spätestens 2024)
V73	Kantonaler Wanderweg entlang der Aach	Ausgestaltung einer für Wanderer geeigneten Wegführung und geeignetem Belag	Kanton; Region, TG Wanderwege	ESP5; V02	kurzfristig
V74	Fussweg Bahnhof–Seebad/Winterwasser	Direkte Verbindung	Stadt; SBB, Private	ESP1, ESP4; Gleis-sanierungen	mittel- bis langfristig
V75	Fussweg Bahnhof–Erlebniswelten	Hindernisfreier direkter Weg; Sichtbarmachen der Erlebniswelten vom Bahnhof her	Stadt; Agglo 2019–2022 (Nr. 123.56.RF), SBB, Private	ESP1, ESP5; Auswertung Grünzug	kurzfristig (spätestens 2024)
V76	Fussweg Neuhofstrasse–Bahnstation Hof-Salmsach	Direkter hindernisfreier Zugang (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.317 [S-Bahnhaltelle Hof-Salmsach])	Stadt; SBB, Private	ESP5; V41	mittel- bis langfristig
V77	Fussweg Salmsach–Aachbrücke–Bahnstation Hof-Salmsach	Direkter hindernisfreier Zugang mit Realisierung einer Brücke über die Aach zur Erschliessung von Salmsacher Wohngebiet (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Zwischenergebnis 3.317 [S-Bahnhaltelle Hof-Salmsach])	Gemeinde Salmsach / Stadt; SBB, Private	ESP5; V41	mittel- bis langfristig
V78	Fussweg Lilienweg–Neuhofstrasse	Direkte hindernisfreie Verbindung	Stadt; Private		mittel- bis langfristig
V79	Fussweg Arbonerstrasse–Amselweg	Bestehende Verbindung rechtlich sichern und hindernisfrei ausgestalten	Stadt; Private		mittelfristig

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
V80	Fussweg Hueber-Rebgarten–Haselweg–Nussbaumstrasse	Direkte hindernisfreie Verbindung zwischen Wohngebieten und Bushaltestelle Einkaufszentrum	Stadt; Private	ESP6; V47	mittelfristig
V81	Fussweg Nussbaumstrasse–Locher-zelgstrasse–Obere Weidstrasse	Direkte attraktive Verbindung mit Steg über das Bächlein	Stadt; Private		mittelfristig
V82	Fussweg Holzgassweg–Feld-standstrasse–Waldhofstrasse	Direkte Verbindung mit Aufwertung des Siedlungsrandes	Stadt; Private		mittelfristig
V83	Signaletik	Klare und verständliche Signalisierung (Verwesentlichung) gemäss Abb. 6	Stadt; Kanton	ESP1–ESP7 ; V19, V63	kurzfristig
V84	Begegnungsräume	Attraktive Boulevardnutzungen und Fussgängerbereiche fördern	Stadt; Kanton, Agglo 2019–2022 (Nr. 6.4), Private	ESP1, ESP2, ESP3, V09, V22, Ö01, Ö02	kurzfristig (spätestens 2024)
V85	Schwachstellenbehebung	Sanierung von Unfallhäufungsstellen sowie Verbesserung von Fussgängerübergängen und Velorouten (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Planungsauftrag 3.4 E [Schwachstellenbehebung])	Kanton; Agglo 2019–2022 (Nr. 11.1); Stadt		kurz- bis mittelfristig

Tab. 5: Handlungsanweisungen zum Velo- und Fussverkehr (siehe Richtplankarte sowie Abb. 6)

4.3 Vorhaben zu öffentlichen Bauten und Anlagen

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
Ö01	Sternenplatz	Platz mit Zugängen von Bahnhofstrasse, Alleestrasse, Sternenstrasse, Mittlere Gasse und Schützengasse, als Impulsgeber für die Belebung des Stadtkerns	Stadt; Agglo 2019–2022 (Nrn. 123.34.R, 123.40.R, 123.43.R), Kanton, Private	ESP1; V14, V22, V63, V84	kurzfristig (spätestens 2024)
Ö02	Alleehof	Aufwertung des Platzes und Förderung von attraktiven publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen	Stadt; Agglo 2019–2022 (Nr. 123.37.R), Kanton, Private	ESP1; V46, V22, V63, V84	kurzfristig (spätestens 2024)
Ö03	Stadthaus	Konzentration der städtischen Verwaltung bei sich ergebenden Gelegenheiten prüfen	Stadt	ESP1	mittel- bis langfristig
Ö04	Saal / Aula	Realisieren von Saal / Aula, mögliche Varianten: - Stadtkern - Hafenpark - Alte Turnhalle (Rebsamen)	Stadt; Schulen, Kanton	ESP1 oder ESP3	mittelfristig
Ö05	Sport- oder Mehrzweckhalle	Realisieren einer Sport- oder Mehrzweckhalle (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Festsetzung 5.3 A [Sportzentren von kantonaler Bedeutung, Oberthurgau])	Stadt; Schulen, Kanton	ESP7; V12	mittelfristig
Ö06	Regionale Sportnutzungen	Synergien mit regionalem Eissportzentrum (EZO) nutzen wie z.B. Hallenbad oder Kletterhalle (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Festsetzung 5.3 A [Sportzentren von kantonaler Bedeutung, Oberthurgau] und Zwischenergebnis 5.3 A [Hallenschwimmbad Oberthurgau])	Region; Stadt, Kanton, Regions-gemeinden	ESP5; V16, V41	mittelfristig
Ö07	Promenade Hafen-becken	Promenade rund um das Hafenbecken zum Flanieren und Verweilen mit publikumsorientierten Angeboten	Stadt; Private, Agglo	ESP2; V13–V15	kurz- bis mittelfristig
Ö08	Promenade Hafenpark	Promenade zwischen Kornhaus und Werft zum Flanieren und Verweilen mit publikumsorientierten Angeboten	Stadt; Private	ESP3; V15, V22, V61, V63, V84	mittelfristig

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
Ö09	Ufergestaltung	Aufwertung/Aufschüttung des Seeufers für Bevölkerung, Flora und Fauna (siehe Kantonaler Richtplan 2017, Planungsauftrag 2.9 A [Uferplanung Bodensee])	Stadt; Kanton	ESP2–ESP4	kurz- bis mittelfristig
Ö10	Historisches Museum Thurgau	Ansiedeln des Historischen Museums Thurgau in Romanshorn, mögliche Varianten: - Schloss - Hafenbecken (Gintzburger-Areal)	Kanton; Stadt	ESP2, ESP4; V13–15	kurzfristig
Ö11	Haus der Kultur	Realisieren eines Treffpunkts und einer zentralen Koordinationsortes für Kultur	Private Trägerschaft; Stadt	ESP1; V14, V48	langfristig
Ö12	Seeplattform	Realisieren einer einzigartigen Plattform, mit Blick auf drei Länder sowie die Alpen	Stadt; Kanton	ESP2: V13, Schifffahrt	langfristig
Ö13	Campusbaute	Realisieren einer Baute mit multifunktionalen Nutzungen in der Mitte des Bildungs- und Bewegungscampus	Sekundarschule; Primarschule, Stadt, Kantonsschule	ESP7; V12, V14, V48	mittelfristig

Tab. 6: Handlungsanweisungen zu öffentlichen Bauten und Anlagen (siehe Richtplankarte sowie Abb. 7)

4.4 Vorhaben zur Abwehr von Naturgefahren

Gestützt auf den Grundlagenbericht «Umsetzung Gefahrenzone Romanshorn» vom 31. Juli 2017 und den Kantonalen Richtplan 2017, Ziff. 1.11 (Naturgefahren) zum Schutz von Menschen und Sachgütern vor Naturgefahren ergeben sich folgende Festlegungen:

Nr.	Objekt / Thema	Vorhaben	Federführung; Beteiligte	Zu koordinieren mit	Realisierungs-horizont
G01	Durchlässe Nähe Aach-Mündung	Durchlasserweiterungen bei SBB- und bei Seewiesenstrassenbrücke	SBB, Kanton, Gemeinden Salmsach und Romanshorn, Private	V73	langfristig
G02	Durchlass Kehlhofstrasse	Durchlasserweiterungen bei Kehlhofstrassenbrücke	Kanton, Gemeinden Salmsach und Romanshorn, Private	V73	langfristig
G03	Hofbächli und Lochebach	Ganzheitliches Hochwasserschutzprojekt für Hofbächli und Lochebach	Gemeinde, Kanton, SBB, Private	L4	mittel- bis langfristig
G04	Meilebach	Bachfreilegung (siehe auch Kantonaler Richtplan 2017, Planungsgrundsatz 2.9 D [Gewässeraufwertungen und Ausdolungen])	Gemeinde, Kanton, Private	L4	mittel- bis langfristig