

EspaceSuisse

Verband für Raumplanung
Association pour l'aménagement du territoire
Associazione per la pianificazione del territorio
Associazioni per la planisaziun dal territori

Romanshorn Stadtanalyse

Juli 2020



Auftraggeber

Stadt Romanshorn
Bahnhofstrasse 19
8590 Romanshorn
Tel + 41 58 346 83 45
Fax + 41 58 346 84 50
www.romanshorn.ch

EspaceSuisse

Sulgenrain 20
3007 Bern
031 380 76 76
www.espacesuisse.ch
info@espacesuisse.ch

Autoren

Daniel Bauer / Team Netzwerk Altstadt
Paul Dominik Hasler / Team Netzwerk Altstadt
Ueli Strauss / Team Netzwerk Altstadt

Bern, Juli 2020

Inhalt

<i>Inhalt</i>	3
<i>Einleitung</i>	4
<i>Region und Stadt</i>	7
<i>Ortskern und Kontext</i>	10
<i>Einkauf, Begegnung und Tourismus</i>	17
<i>Wohnnutzung</i>	23
<i>Öffentlicher Raum und Verkehr</i>	26
<i>Zusammenfassung / Ausblick</i>	29

Einleitung

Die Stadtanalyse soll als Beurteilungsbasis für die weitere Entwicklung von Romanshorn dienen, wobei der räumliche Fokus beim Ortskern liegt. Sie beleuchtet die Situation, die sich aus den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen ergibt und gibt Hinweise auf mögliche Handlungsfelder. Die Stadtanalyse ist ein pragmatisches, zuweilen auch provokatives Werkzeug und erfordert je nach Themenfeld weitere Beurteilungsschritte. Sie kann durch ihren Blick von aussen ein gutes erstes Bild für die Situation vermitteln. Die Stadtanalyse bietet fünf Betrachtungswinkel:

- Region und Stadt
- Ortskern und Kontext
- Einkauf, Begegnung & Tourismus
- Wohnnutzung
- Öffentlicher Raum & Verkehr

Strukturwandel

Mitverursacher der Fragestellung zum Entwicklungspotential der Altstadt bzw. des Ortskerns ist der Strukturwandel im Detailhandel. Unter Strukturwandel verstehen wir die Nutzungsänderung der Liegenschaften durch veränderte Einkaufsgewohnheiten, mehr Mobilität und geänderte Lebensweisen. Folgen sind ein zunehmender Auszug des Detailhandels, leerstehende Flächen und negative Folgen durch Nachnutzungen oder Wertzerfall der Liegenschaften.

Der Strukturwandel trifft zuerst die kleinen Städte und Regionalzentren, später die mittleren. Der Strukturwandel kann kaum aufgehalten werden (wenn auch grundsätzliche Instrumente in der Raumplanung dazu vorhanden wären), was eine Beschäftigung mit dessen Folgen nötig macht.

Trends

Um verstehen zu können, welche Dynamik auf einen Ortskern und das Verhalten seiner Bewohner und Nutzer einwirkt, müssen die Trends beim Wohnen und Einkaufen beachtet werden. Dazu eine Auswahl mit Fokus auf den Strukturwandel:

- Einkaufen ist out, Shopping ist in: Das Einkaufen zur Bedürfnisbefriedigung ist zwar nach wie vor eine alltägliche Notwendigkeit, doch ist es nicht mehr prägend für die räumliche Entwicklung der Einkaufsnutzung. Treibend sind die Trends hin zu Erlebnis- und Verweilstrukturen, wo das Einkaufen integriert wird. Einkaufen muss mehr und mehr ein Genusselement aufweisen, um Kunden anzulocken.
- Einkaufen ist geprägt von grossen Flächen: Auch wenn der urbane Mensch den Spezialitätenladen wiederentdeckt, bestimmen Gesamtanbieter und Fachmärkte nach wie vor das Geschehen.

- Der Internethandel ist zu einem wichtigen Faktor geworden. Damit entsteht eine weitere Konkurrenz zum bestehenden Detailhandel in den Ortszentren.
- Die Mobilität nimmt weiter zu: Mit der Zunahme der Wohnbevölkerung und der Siedlungsflächen wird auch der Verkehr zunehmen, allem voran der Individualverkehr. Kombiniert mit einem Auszug des Detailhandels aus den Zentrumsanlagen gelangt die Schweiz mehr und mehr zu einer Autokultur. Dies trifft auf ländliche oder stadtnahe Strukturen deutlicher zu als auf städtische.
- Mit der Zunahme an Wohlstand sind wir heikler geworden. Entsprechend reagieren wir auf Störungen und Verkehrslärm. Ortskerne mit ihrer dichten Baustruktur bieten naturgemäss mehr Reibungsflächen, was zu einer zunehmenden Herausforderung wird.
- Das Unikat zählt: In Zeiten der Massenproduktion erhält das Unikat einen besonderen Stellenwert. Dies spricht für die Altstadt als Einkaufs-, Verweil- und Wohnstandort. Historisch intakte Umfeldler sind attraktiv, vor allem für Menschen, die kurze Wege suchen oder kein Auto haben (wollen).
- Die Gesellschaft altert. Kurze Wege und sozialer Kontakt werden zum Trumpf der Ortskerne. Wir leben in einer Kultur der aktiven Senioren und Seniorinnen.

Spannungsfeld Ortskern

Der Ortskern als Mittelpunkt des Siedlungsgebietes sieht sich wesentlich stärkeren Interessenkonflikten ausgesetzt als die übrigen Quartiere. Grundsätzlich treffen vier Interessenlagen aufeinander:

- Ladennutzung
- Wohnnutzung
- Nutzung des öffentlichen Raumes
- Verkehr

Beim öffentlichen Raum sind Nutzungen des Zentrums für Freizeit, Kultur oder Feste zu verstehen. Hierunter fallen auch Aussennutzungen von Restaurants und Bars. Dienstleistungen und Büros sind willkommene Mieter aber nicht prägend im Spannungsfeld Ortskern. Das Spannungsfeld Ortskern lässt sich wie folgt charakterisieren:

*Spannungsfeld Ortskern
(Zusammenstellung EspaceSuisse)*

	Trend	Effekt	Credo	Mögliche Strategie	Konflikte
Laden- nutzung	Rückzug in Raten aus dem Ortskern	Versucht verlorene Zentralität durch Zugänglichkeit und Inszenierung zu stützen	Ortskern = stimmungs- volles Shoppingcenter	Verdichtung und Synergie mit Erlebnis- nutzungen	Zufahrt und Parkplätze
Wohn- nutzung	Sucht zentrale Randlagen mit Nischencharakter (Nebengasse)	Wohnnutzung übernimmt den Ortskern von den Rändern her.	Ortskern = Réduit	Aussenräume entwickeln, Wohnstadt zelebrieren	Moderne Wohnansprüche in alten Baustrukturen
Nutzung des öffentlichen Raumes	Sucht einzigartige Umfeldler	Ortskern wird zur Bühne	Ortskern = Kulisse	Einbindung der Akteure in nachhaltige Gesamtkonzepte	Lärm- emissionen
Verkehr	Erwartet Zufahrt (Durchfahrt) und Parkplätze	Ortskern wird zur Verkehrsfläche	Ortskern = Strasse oder Parkplatz	Anbieten von integrierten Mobilitätskonzepten	Aufenthalts- qualität

Die Arbeit am Strukturwandel ist letztlich eine Arbeit am Gleichgewicht dieses Spannungsfeldes. Es gilt, über Dialogprozesse die gegenseitigen Haltungen und Bilder auszutauschen und zu einem Konsens, oder noch besser, einer Vision zu bringen. Dabei ist das Infragestellen bestehender Bilder wichtig. Man hat oft klare Vorstellungen, was in einen Ortskern gehört und was nicht. Der heute stattfindende Strukturwandel wird häufig als Niedergang der Zentren wahrgenommen. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass der Detailhandel nicht immer Bestandteil des Ortskerns war, sondern bis vor rund 180 Jahren Ställe und Werkstätten die Erdgeschossflächen dominierten. Auch das zentrumsnahe Wohnen war nicht immer hoch angesehen. Schlechte hygienische Zustände und enge Raumverhältnisse waren charakteristisch für Altstadtgebiete. Wir müssen aufpassen, unsere Ortskerne oder Altstädte nicht zu romantisieren und zu musealisieren. Der Wandel ist auch heute, in Zeiten der Denkmalpflege und des Schutzes ein Element, mit dem wir aktiv umgehen müssen.

Region und Stadt

Romanshorn ist eine Ortschaft mit derzeit ca. 11000 Einwohnern und befindet sich im Umbruch zwischen Dorf und Stadt bzw. «Hafenstadt». Es ist eines von 6 Zentren im Thurgau (Frauenfeld, Weinfelden, Amriswil, Arbon, Romanshorn, Kreuzlingen), wobei die drei Orte Amriswil, Arbon und Romanshorn sehr nah beieinander liegen und von der Grösse her recht ähnlich sind.

Romanshorn zeigt noch Spuren des einstigen Fischerdorfes, wurde aber im 19. Jahrhundert durch die Industrialisierung und das Transportgewerbe neu geprägt. Es erhielt einen bedeutenden Hafen, mehrere Bahnlinien und einen Umschlagplatz mit Lagerhäusern. Dieses gewerbliche Erbe ist bis heute räumlich und sozial spürbar. Ein hoher Ausländeranteil (30%) und eine Vergangenheit als Dorf mit grossen Staatsbetrieben (SBB, Alkoholverwaltung) stehen dem eher freizeit- und seeorientierten Romanshorn der Neuzeit gegenüber. Nach wie vor ist Romanshorn kein angesagter Seeort, sondern kämpft mit hohem Steuerfuss und schwachem Steuersubstrat. Aber das könnte sich ändern.



Romanshorn liegt sowohl im Einzugsgebiet von St.Gallen wie auch von Konstanz. Dazu kommt, dass sowohl Amriswil wie auch Arbon unbestreitbare Trümpfe haben (Einkauf, Seepromenade). Kein Wunder, ist die Luft dünn für ein Erstarren als Regionalzentrum.

Die Lage am See ist das prägende Charakteristikum von Romanshorn, das in unterschiedlichen Epochen aber ganz unterschiedlich gelebt wurde. Während man heute an beste Wohnlagen, Wassersport, Freizeit und Tourismus denkt, war das Hafendorf lange Zeit landeinwärts orientiert und hat den Seeanstoss als Gewerbezone mit beschränkten Zutrittsmöglichkeiten wahrgenommen. Aktuell bestehen Projekte und Pläne zur «Eroberung» der See-seite mittels Wohnbauten, einem Hotel und Aussenräumen. Erste Schritte sind mit dem Restaurant Hafen bereits gemacht worden, weitere sollen folgen (z.B. Projekt Kornhaus Romanshorn).

Die sehr guten Zugverbindungen machen aus Romanshorn einen Begriff in der Schweiz, ohne dass man damit aber eine Destination oder einen Ziel-punkt verbinden würde. Auch für die deutsche Seite ist Romanshorn ein wichtiger Bezugspunkt mit der Fähre von Friedrichshafen her, aber kein Reiseziel.

Als Regionalzentrum ist Romanshorn wenig bedeutend. Es bietet zwar eine Kantonsschule, muss sich aber viele zentralörtliche Funktionen mit den Nachbargemeinden teilen. Inzwischen hat hier eine Koordination eingesetzt, sodass die räumliche Nähe nicht nur als Konkurrenz sondern auch als Chance erkannt werden kann.



Romanshorn ist immer noch geprägt durch ein gewerbliches Gesicht und weiten Brachflächen. (Einfahrt mit dem Zug).

Empfehlungen Region und Stadt

- Der Begriff «Hafenstadt» weckt (zu) hohe Erwartungen und muss als Prozessansatz verstanden und kommuniziert werden. Jeder weiss, wie eine Hafenstadt aussehen sollte. Romanshorn ist (noch) keine. Es braucht daher einen wiederkehrenden Dialog mit der Bevölkerung (und den Gästen), um sich zu erklären und den Weg zur Haf-

stadt zu beschreiben. Dieses Auseinandersetzen mit dem Begriff «Hafenstadt» kann seinen Reiz haben und macht viel von der derzeitigen Formbarkeit des Ortes aus.

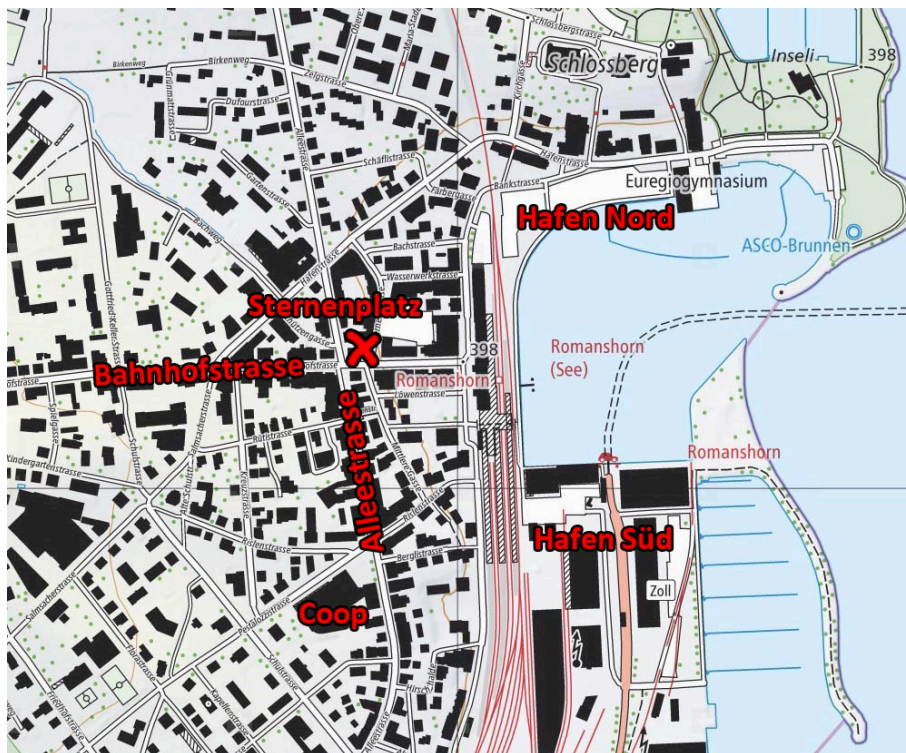
- Romanshorn ist derzeit mehrfach lesbar oder kaum zuzuordnen. Man kann den Ort als heruntergekommenes Gewerbedorf, aber auch als zukünftigen Hafenort mit See-Chic interpretieren. Diese Unsicherheit erfordert eine aktive Haltung in Form von Aktivitäten, Festen, Kunst, Kultur, Dialog und etwas Selbstironie.
- Es ist richtig, dass zwischen den drei Regionalzentren Arbon, Amriswil und Romanshorn ein Dialog gepflegt wird, um sich gegenseitig Positionierung und Freiräume zu verschaffen. Diese Nähe ist eine Chance, die bis hin zu einem Gemeinschaftsdenken, z.B. beim Einkauf oder bei der Freizeit führen könnte.



Romanshorn muss mit einem ganz eigenen Mix aus Nutzungen, historischen Schichten und gesellschaftlichen Ansprüchen klarkommen. Diese Buntheit ist Handicap aber auch Chance.

Ortskern und Kontext

Romanshorn wurde schon früh besiedelt, zeigt aber kaum mehr Spuren dieser ersten Dorfstruktur. Die Kirche und das Schloss auf dem Hügel beim Seepark weisen auf diese Vergangenheit hin, bieten selber aber keine Romantik oder bauliche Dichte. Ein eigentliches Dorfzentrum gibt es nicht, weder see-seitig noch landseitig, ganz zu schweigen von einer Altstadt oder städtischen Hafenzeile. Romanshorn kann im Moment nur in Fragmenten wahrgenommen werden, die aus historischen Versatzstücken bestehen: ein Rest Fischerdorf bei der alten Hafelinie, ein weites Hafengebiet auf den Aufschüttungen des 19. Jahrhunderts, ein städtischer Ansatz der Gründerzeit entlang der Bahnhofstrasse und ein paar neue Bauelemente aus der Gegenwart beim Bahnhof.



Die Eisenbahn trennt den Ortskern vom Hafen. Das war bis jetzt kein echtes Problem. Mit dem Wandel des Hafengebietes in ein attraktives Zentrums- bzw. Wohngebiet stellt dies eine Herausforderung dar.

Diese Patchwork-Situation im Zentrum wird noch verschärft durch die Trennwirkung der Eisenbahn, welche dem See folgt und den Bahnhof direkt in den Ortskern setzte. Dies stellt auch eine Chance dar und macht den Ortskern zum Mobilitätsknoten, inklusive kurzen Wegen zu Schiff und Bus.

Der Hafengebiet kann heute als zwei Bereiche wahrgenommen werden: einen nördlichen Teil, der dem Wohnen und der Begegnungsfunktion gewidmet ist (Quaianlage, Spazierflächen, Park, Yachthafen). Zum anderen gibt es den Südteil, der gewerblich geprägt ist und weite Landflächen einschliesst, wo Geleise, Lagerbauten und Fabrikationsanlagen stehen.



Der Hafen Nord soll ein neues Hotel erhalten und damit seine touristische Funktion stärken. Noch sind es Zwischennutzungen, die den Quabereich prägen.

In beiden Gebieten sind Veränderungen im Gange. Im Norden soll ein Hotel entstehen, allenfalls ergänzt durch eine teilweise Bebauung der heutigen Brache mit gastronomischer Zwischennutzung. Im Südteil haben erste Transformationen stattgefunden, welche klar in Richtung gehobenem Wohnen (Kornhaus) und Gastronomie (Hafenrestaurant) weisen. Auch haben sich im Gewerbegebiet Erlebniszustellungen niedergelassen, welche eine gewisse überregionale Ausstrahlung haben (Automuseum, Lokomotivmuseum).

Der Südteil sollte über eine spektakuläre Passerelle in den Bereich Allee-Strasse erschlossen werden, um seinen Entwicklungsanspruch zu unterstreichen. Dieses Ansinnen ist derzeit in Frage gestellt, weil die Landflächen nur bedingt verfügbar sind und weil die räumliche Geste für das eher beschauliche Romanshorn etwas gar mutig war.

Landseitig ist die Situation ebenso unklar, aber nicht im Aufbruch, sondern eher in einer Art Niedergang. Hier sind es die Erdgeschossnutzungen, welche erhebliche Mühe haben und langsam kein zusammenhängendes Zentrum mehr ergeben. Es gibt aber auch räumliche Gründe für die unklare Zentrumssituation im landseitigen Bereich:

- Die Überlandstrassen (Arbon - Amriswil - Kreuzlingen) treffen sich weit ausserhalb des Zentrums, was die klassische Zentrumsbildung via die Verkehrsachsen unterbleiben liess. An dieser Kreuzung (Huebzälg) hat sich Migros niedergelassen und betreibt dort einen weitgehend auto-orientierten Grossverteiler.



Romanshorn besitzt diverse urbane Impulse, die aber kein Zentrum ergeben. Im Bild die Bahnhofstrasse, die ausserhalb des eigentlichen Zentrums imposante Bauten zeigt.

- Die Bahnhofstrasse zeigt einen gründerzeitlichen Impuls mit ein paar tollen Gebäuden (Kantonalbank und andere), verliert sich aber im Nirgendwo, indem sie ohne Kammerung oder Platzräume bergan führt. Der Betrachter bleibt mit der Frage zurück, ob noch ein Zentrum folgt, oder ob es das schon war.
- Die heute am dichtesten mit Einkaufsnutzungen versehene Allee- strasse (nördlicher Teil) weist eine sehr heterogene Baustruktur auf und kann kein echtes Zentrumsgefühl bieten. Zwischen biederen Dorfstetten, Waschbetonromantik aus den 1980ern und neuzeitlicher Wohnarchitektur kommt es trotz Verkehrsberuhigung nicht zu einer ausreichenden Nutzungsdichte.
- Einzig der Bahnhofplatz ist in seiner Aussage als zentraler Platz ausreichend klar, wenn auch kleinstädtisch und nutzungsmässig verhalten.

In dieser diffusen Gesamtsituation sucht Romanshorn nach einem Zentrumsansatz oder einer Klärung der Räume.

Eine aktuelle Idee ist der «Sternenplatz» als Ausweitung der Bahnhofstrasse auf Höhe Allee- strasse/Sternenstrasse. Hier könnte auf bestehenden Flächen mit wenig Aufwand ein einladender Aussenraum geschaffen werden, der helfen könnte, die Bahnhofstrasse zu gliedern und auf die Allee- strasse hinzuweisen. Später könnte hier ein Neubau der Gemeindeverwaltung diese Zentrums- idee unterstreichen und räumlich verstärken.



Der Bahnhofplatz kann derzeit am ehesten als Zentrumsraum überzeugen, obwohl er keine ausreichenden Erdgeschossnutzungen aufweist.

Empfehlungen Ortskern und Kontext

- Romanshorn ist gefangen im latenten Konflikt zwischen Seeseite und Landseite. Dieser wird verstärkt durch den laufenden Transformationsprozess vom «Landdorf» zur «Seestadt». Parallel dazu trifft der Strukturwandel im Detailhandel den Ort stark, sodass sich die Frage stellt, ob Romanshorn überhaupt noch eine Zentrumsfunktion als Einkaufsort haben wird.
- Es braucht ein Entwicklungskonzept für drei Gebiete: Hafen Nord, Hafen Süd und Ortskern. Die Leitideen hierzu könnten folgende sein:
- Der Hafen Nord ist die privilegierte Lage für den Tourismus, die Begegnung und teilweise auch für das Wohnen. Hier sind die Sonnenlagen am Quai, hier ist der Park, das Schloss, der Yachthafen. Was fehlt, ist die «Hafenstadt». Diese kann nicht durch ein Hotel alleine geschaffen werden. Auch das Wohnen macht keine Hafenstadt, bzw. verhindert diese letztlich. Man sollte im Gegenteil eine bunte, heterogene Zeile andenken, welche der heutigen Wohnzeile (Bankstrasse / Hafenstrasse, siehe Skizze) vorgelagert ist, diese vor Lärm schützt, aber seeseitig vor allem Gastronomie und Erlebnis bietet. Diese Hafenzeile kann als buntes Stückwerk von unterschiedlichen, aneinander anschliessenden niedrigen Einheiten gedacht werden, die in sich Atelierwohnen, Handwerk, Bars oder Parahotellerie (BnB) beinhalten. Hier darf auch tagsüber an einem Oldtimer geschraubt oder ein Boot geflickt werden. Daneben hat es vielleicht eine Gelateria oder eine Boutique. Die Buntheit und die Offenheit der Bewohnenden macht es aus. Es lohnt sich, dieser aussergewöhnlichen Lage die volle Aufmerksamkeit zu geben und auch un-

konventionelle Entwicklungsansätze zu prüfen. Der bestehende Masterplan von KCAP stellt eine nüchterne, ja sterile Entwicklungsidee dar. Es würde sich lohnen, dem gegenüber auch romantische, kleinteilige und organische Formen in Erwägung zu ziehen (siehe dazu die Bildmontage als Anregung).



Im Bereich des «Hafen Nord» sind derzeit weite Flächen brachliegend bzw. werden mit Zwischennutzungen bespielt. Hier könnte dereinst ein Stück «Hafenstadt» entstehen.



«Hafenstadt» hat zu tun mit Dichte, Gastwirtschaft, Handwerk, Begegnung. Der Ansatz von KCAP ist kritisch zu hinterfragen. Eine dichte, kleinteilige Hafenzeile (mit moderner Architektur) könnte als Antithese dazu antreten und eine interessante Diskussion erlauben.

(Fotomontage EspaceSuisse).



Der bestehende Masterplan für den Hafenbereich Nord schafft eine Durchlässigkeit zum Hafen, wirkt aber steril und formal. (Planbasis KCAP)

- Der Hafen Süd ist eine viel grössere Kiste und derzeit nur teilweise planbar. Dass die Seelinie heute schon in eine Entwicklung gekommen ist (Kornhaus, Hafenrestaurant) ist richtig und lässt das Potenzial des Hafengebietes erkennen. Dass eines Tages das gewerbliche Hinterland folgen wird, ist unbestritten, doch ist der Zeitmassstab unklar. Entsprechend ist hier Vorsicht geboten, zumal dieses Gebiet keine essentiellen Funktionen für das Zentrum oder das Funktionieren des Ganzen übernehmen muss. Es ist im Gegenteil darauf zu achten, dass keine unnötige Konkurrenz zum Hafen Nord aufgebaut wird, der als Publikumsmagnet entwickelt werden soll. Unbestritten aber bringt alles, was rund ums Hafenbecken funktioniert, eine Bereicherung für das Zentrumsgefühl.
- Diese Ausführungen zeigen, dass es für das landseitige Ortszentrum eng wird. Die Seeseite wird das Rennen machen, und das zurecht. Romanshorn hat landseitig nichts zu bieten, was einen Ausflug rechtfertigen würde, zumal es gegen Seeorte antritt, die alle eine Liga höher spielen, inklusive Arbon oder Rorschach. Es braucht also eine Strategie, wie landseitig der Alltag stattfinden kann, während Seeseitig das Wochenende und der Abend zelebriert wird. Romanshorn wird damit eine typische Problematik eines Tourismusortes mit zwei Gesichtern erhalten.
- Die landseitige Zentrumsentwicklung muss geprägt sein von Schrumpfung und Kammerung. Die Erdgeschossnutzungen gehen zurück, werden weniger. Man muss sie auf ein Gebiet zusammenziehen, das eine hohe Aufenthaltsqualität hat. Dazu muss eine Orientierung geschaffen werden, wo nun das Zentrum ist. Hier gibt es zwei sich teilweise konkurrierende Ansätze: Alleestrasse und Bahnhofplatz. Beide Zonen sind nicht stark, erheben aber Anspruch, Zentrums- lage zu sein, wobei die Alleestrasse letztlich am Coop hängt. Zieht er aus, ist es um die Alleestrasse geschehen, und man kann sie zur stimmungsvollen Wohn- und Spielstrasse mit Vorbereichen um-

funktionieren. Der Bahnhofplatz und die untere Bahnhofstrasse sind da stabiler. Hier wurde investiert, auch wenn die Erdgeschossnutzungen noch nicht sehr kräftig sind. Beide Lagen zu halten ist eher unwahrscheinlich (siehe Kapitel Einkauf und Begegnung).

- So oder so macht es Sinn, am Sternenplatz eine gestalterische Kammerung zu schaffen und die Bahnhofstrasse hier zu brechen. Ein neues Gemeindehaus ist eine Option, soll aber die heute nötigen Sofortmassnahmen für eine Platzgestaltung an dieser Stelle nicht verzögern. Es lohnt sich also, zwei parallele Prozesse zu starten und sich bewusst zu sein, dass die Umsetzung des Stadthauses lange dauert und in eine Zeit fällt, wo betreffend Detailhandel vieles wieder anders sein wird.
- Am Sternenplatz mittels eines Stadthauses einen Akzent zu setzen (architektonisch, nutzungsmässig), ist sicherlich richtig, darf aber nicht davon ablenken, dass Romanshorn einige historische Gebäude hat, denen eine Stadtverwaltung auch gut anstehen würde.



Es gilt, die vorhandenen Trümpfe zu spielen. So hat Romanshorn einige gewichtige historische Gebäude (z.B. alte Post, alte Kantonalbank). Diese Liegenschaften sollten soweit möglich mit repräsentativen, öffentlichen Nutzungen bestückt werden.

Einkauf, Begegnung und Tourismus

Es ist offensichtlich, dass Romanshorn ein ernsthaftes Problem beim Detailhandel hat. Trotz starkem Bevölkerungswachstum ist der Detailhandel im Niedergang. Geschätzte 20% Leerstände im Ortskern sind viel. Die Tendenzen werden sich auch in naher Zukunft nicht umkehren; es kommt zu einem weiteren Abbau der Detailhandelsstrukturen. Dazu kommt, dass der Magnet Migros ausserhalb des Ortskerns liegt und diesen daher nicht stärkt sondern schwächt. Bei Coop ist die Situation besser. Zusammen mit der Alleestrasse ist hier eine gemütliche Geschäftslage entstanden, die aufgrund der instabilen Situation aber kaum mehr entwickelbar scheint. Die Strasse verharrt in einer Art Zwitterstellung zwischen Verweilzone und Parkplatz. Inzwischen dürfte es zu spät sein, hier im klassischen Sinn einzugreifen. Die Geschäfte sind zu schwach, um einen Wandel in Richtung Einkaufsstrasse zu stemmen. Es ist eher anzunehmen, dass sich die Tendenz zu Nachnutzungen und Dienstleistungen durchsetzen wird.



Die Leerstände sind inzwischen auch in den guten Lagen angekommen, sodass man sich Gedanken machen muss über eine grundsätzliche Lagebeurteilung. Das bisherige Zentrums-konzept funktioniert nicht mehr. Es braucht für diverse Strassen-bereiche eine neue Ausrichtung.

Romanshorn verliert viel Kaufkraft an die umliegenden Regionalzentren (vor allem an Amriswil) und die nahe Grenzstadt Kreuzlingen/Konstanz. Mittlerweile hat der Detailhandel in Romanshorn ein Niveau erreicht, wo nur noch Lebensmittelläden und ein paar ausgesuchte Fachhändler überleben. Alles, was in den Bereichen Mode / Lifestyle in Ketten organisiert ist, fehlt in Romanshorn. Damit ist Romanshorn nicht mehr weit vom Niveau «Quartierversorgung» entfernt, allerdings auf einem komfortablen Niveau. Damit kann man leben, aufgrund der allgemeinen Mobilität. Schade ist der Verlust an Begegnungsfunktionen und Lebendigkeit im Strassenbild. Da diese Begegnungsfunktion zunehmend auf der Seeseite stattfinden wird, steht es

nicht gut um den landseitigen Ortskern, zumal dieser noch ein Aussenraumproblem hat: Man weiss nicht, wo man sich hinwenden soll. Erneut zeigen sich die beiden Logiken in Romanshorn: Landseitig der Alltags-Schwerpunkt, seeseitig das Wochenende. Das muss nicht schlecht sein, stellt aber eine Herausforderung dar bei einem so dünnen Kundenpolster.

Eine ähnliche Problematik zeigt sich in der Gastronomie: Alles was rund um den Hafen passiert, profitiert von der Seestimmung und dem Blick in die Weite. Hier wird es voraussichtlich zu weiteren attraktiven Nutzungen kommen, bis hin zu einer sommerlichen Gastrozeile mit regionaler und seeübergreifender Ausstrahlung. Die Gastronomie auf der Landseite muss mit einer viel weniger ansprechenden Umgebung Vorlieb nehmen und wird entsprechend nur noch Nischen (Quartierbeiz, Mittagstisch, Eck-Café, Imbiss) besetzen können. Auch das ist nicht schlimm, muss aber vorausgedacht werden. Die Landseite darf nicht einfach «absacken» oder verwahrlosen, wie es derzeit punktuell passiert. Es muss trotz Abwärtstrend investiert werden, sei es ins Wohnen oder in den Aussenraum oder auch punktuell in EG-Nutzungen (Sternenplatz).

Die Distanzen nach Amriswil oder Arbon betragen 5 bis 8 km. Dies sind Velo- bzw. E-Bike-Distanzen. Es stellt sich daher die Frage, ob Romanshorn sich hier als ein Element eines Städteverbandes wahrnehmen möchte, wo jeder Partner gewisse Stärken einbringt. Amriswil wäre dann vielleicht das «Einkaufszentrum» Romanshorns. Letztlich muss man das kompakte Einkaufserlebnis Amriswil auch aus Romanshorer Sicht als Glücksfall erkennen, das es zu stützen gilt. Im Gegenzug könnte Romanshorn zur Hafenstadt werden, welche den Landgemeinden am Wochenende den entsprechenden Zugang zu See, Erholung, Lifestyle und Begegnung bietet.

Noch ist Romanshorn keine touristische Destination, sondern Ankunfts- und Durchgangsort. Das Potential ist aber so erheblich, dass es sich lohnt, über das Thema Tourismus nachzudenken. Alleine der Bodenseeradweg bietet an guten Tagen gegen 4000 Gäste, die durch Romanshorn fahren. Dazu kommen die Umsteigebeziehungen von Bahn zu Schiff und umgekehrt. Anders gesagt: Wenn Romanshorn etwas von Format bieten würde, wäre es ein Leichtes, damit entsprechende Wertschöpfung zu erzielen. Nun darf es aber nichts sein, was andere Ort weit besser können und auch schon machen. Gerade das Gewerbliche, Urige, Werkstatthafte könnte hier eine Chance darstellen, zumal es ja auch noch reichlich Platz an bester Lage dafür hat. Im Kern sollte das Thema «Hafenstadt» stehen, was gewerblich aber auch romantisch umgesetzt werden kann. Beides passt nach Romanshorn. Die entscheidende Rolle spielt dabei der Hafen Nord (siehe vorheriges Kapitel).

Empfehlungen Einkauf, Begegnung und Tourismus

- Es ist nicht mehr realistisch, neue Ankermieter aus dem klassischen Detailhandel (Mode, Güter des periodischen Bedarfs) anzuziehen. Romanshorn ist auf der «Landkarte» dieser nationalen Player quasi gelöscht. Was bleibt, ist eine Optimierung des Betriebes mit den heutigen Partnern, zum einen den «Grossen» Coop und Migros, zum anderen den heute noch aktiven und innovativen Einzelhändlern.
- Die Ausdünnung der EG-Nutzungen erfordert eine Konzentrationsstrategie. Solange aber die Zentrumsfrage nicht geklärt ist, bleibt dies schwierig. Es ist daher wichtig, hier bald Signale zu setzen, auch wenn mit Unsicherheiten gelebt werden muss.
- Klar ist, dass es zu einer Stärkung der Seeseite kommt, vor allem im Bereich Gastronomie und Begegnung. Dies wird primär die Sommermonate betreffen, langfristig aber auch Ganzjahresnutzungen nachziehen.



Der Bahnhofplatz und die untere Bahnhofstrasse sind die stärksten Lagen für den Einkauf. Hier wurde investiert. Noch fehlen aber die passenden Nutzungen.

- Die Güter des täglichen Bedarfs werden weiterhin auf der «Dorfseite» angeboten werden. Hier macht es Sinn, vom Bahnhofplatz aus zu denken. Er ist das stabilste Element im ganzen Gefüge, auch wenn Coop die bedeutendste Einzelnutzung darstellt. Ein Herausarbeiten des Sternenplatzes als zentralen Ort ist daher richtig. Hier könnte zudem eine Art «Marktsituation» geschaffen werden, also eine Kombi-nutzung aus Regionalprodukten, Café, Bioladen, Bäckerei, Kinderkrippe, Samstagsmarkt, Ludothek etc. Da die Gemeinde bereits die angrenzenden Häuser besitzt, kann hier schnell gehandelt werden. Die entsprechenden Skizzen des Büros KCAP für den Sternenplatz (Phase XS2) wirken dabei einladend und ausreichend.

Die Gemeinde muss sich mit dem Gedanken befassen, die richtigen Nutzungen durch sehr vorteilhafte Mietkonditionen anzuziehen. Auf diesen Erdgeschossflächen wird man kein Geld mehr verdienen können als Eigentümer.



Die Alleestrasse ist derzeit mit so vielen Unsicherheiten behaftet, dass es einen Prozess mit den Akteuren vor Ort (Haus-eigentümer, Laden-betreibende) braucht, um eine gemeinsame Entwicklungsrichtung zu erkennen. Dabei hilft, dass die Stadt den Sternenplatz als attraktiven Knoten setzt und aufwertet.

- Die Alleestrasse ist zu schwach, um sie einer klaren Entwicklungsrichtung zuzuweisen. Weder ist es klar, ob sich der Einkauf hier halten kann, noch ist die Zukunft der Häuser gesichert, die teilweise erhebliches Verdichtungspotential aufweisen. Es macht daher Sinn, zuerst mit den betroffenen Liegenschaftseigentümern und Ladenbetreibenden die Lage zu besprechen und ihnen mögliche Entwicklungsoptionen aufzuzeigen. Daraus müssen diese gemeinsam mit der Stadt eine Strategiebildung vornehmen, die sie später auch umsetzen wollen. Als Orientierungspunkt kann ihnen das in diesem Bericht skizzierte Zentrumskonzept dienen, welches die Bahnhofstrasse betont, mit dem Sternenplatz aber einen Knoten in Richtung Alleestrasse liefert.
- Für diesen partizipativen Entwicklungsprozess wäre der «Gassenclub» von EspaceSuisse ein mögliches Instrument, wo die Eigentümer der Liegenschaften sich über die Zukunft ihrer Häuser austauschen. Plausible Erdgeschoss-Perspektiven liegen im Bereich Detailhandel, Dienstleistung und «Para-Läden», also Konzepten mit lokalem Charme aber beschränktem kommerziellem Gewicht. Dazu sind bescheidene EG-Mieten nötig, was eine Aufwertung oder zumindest Stabilisierung der Wohnnutzung in den Obergeschossen bedingt. Es ist aber auch denkbar, dass die Eigentümer auf das Wohnen setzen und die Alleestrasse in diesem Abschnitt eine Wohnstrasse mit Aussenraumnutzungen (Kinder-Café, Spielecke) wird.

- Der hohe Anteil Ausländer bzw. Immigranten schafft gewisse Chancen für die Alleestrasse, indem diese hier ihre eigenen Läden und Angebote entwickeln. Man sollte diese Bevölkerungsgruppe in die Entwicklung der Alleestrasse einbeziehen.
- Mit Coop ist ein Gespräch zu führen, um zu erkennen, wie weit der Grossverteiler an dieser Lage zufrieden ist, oder ob er sich allenfalls an einer Entwicklung beteiligen würde. Das gleiche müsste mit Raiffeisen geklärt werden. Migros hat bereits gezeigt, dass der Ortskern ein Thema ist (Migrolino beim Bahnhof).



Als Ergänzung des klassischen Detailhandels sind «Para-Läden» durchaus erwünscht. Sie bieten ein eigenständiges Angebot, auch wenn sie oft nur reduzierte Öffnungszeiten bieten.

- Im Bereich Huebelg (Migros) ist die Ansiedlung von weiteren Detailhandelsnutzungen zu verhindern. Das Gleiche gilt für das restliche Gemeindegebiet, ausser es sind Quartiersversorgungsstrukturen oder Händler mit einem nicht-zentrumsrelevanten Sortiment.
- Im Hafengebiet ist der Detailhandel nur bedingt zu fördern oder zuzulassen. Da die Zufahrt schwierig ist, dürfte sich dies für viele Anbieter auch nicht aufdrängen. Im Bereich Boutique / Souvenir / Bootszubehör etc. kann das Angebot aber wachsen.
- Die Gastronomie wird sich um das Hafengebiet entwickeln wollen, was zu unterstützen ist. Hier sind es vor allem Lärmthemen, die zu lösen sind, z.B. mit dem Ansatz der «Hafenzeile» aus dem Kapitel «Ortskern». Die saisonale Problematik muss mit einer Mischnutzung in den Erdgeschoss abgefangen werden, sodass im Winter nicht die grosse Tristesse einkehrt am Hafengebiet. Hier sind kreative Wege gefragt, geknüpft an eine schlaue Entwicklungsstrategie.
- Die Organisation der Detailhändler ist nur noch fragmentarisch vorhanden. Das ehemalige Gefäss RoLa (Romanshornner Ladenvereinigung) existiert nicht mehr, und der Gewerbeverein deckt nur einen

Teil der Detailhändler und Gastronomen ab. Man wird sich in Zukunft vermehrt als Gasse organisieren, wobei die Eigentümer hier eine zentrale Rolle spielen müssen, was einen gewissen Kulturwandel bedingt.



Der untere Teil der Bahnhofstrasse muss zukünftig eine Verbindungsfunktion als Flanierbereich zwischen Bahnhofplatz und Sternenplatz übernehmen. Dazu soll dieser Strassenabschnitt gestalterisch aufgewertet werden (siehe auch Kapitel Aussenraum).

Wohnnutzung

Das Wohnen in Romanshorn ist gut nachgefragt, was an der starken Entwicklung der Einwohnerzahlen zu erkennen ist. Man schätzt die Nähe zum See und hat viele Arbeitsplatzgebiete und höherer Schulen in Reichweite. Zudem gibt es einzelne Lagen mit Seeblick, die dem oberen Preissegment angehören und entsprechende Klientel anziehen. Diese Bevölkerungsschicht ist bisher nicht prägend in Romanshorn, könnte aber ein Thema werden, wenn im Hafen Süd grössere Flächen für die Wohnentwicklung frei werden.



Romanshorn bietet im Ortskern diverse heruntergekommene Wohnlagen. Hier wäre eine Aufwertung des Aussenraumes sinnvoll. Gegen das günstige Wohnen ist nichts einzuwenden.

Der Ortskern von Romanshorn scheint zwei Gesichter zu haben, was das Wohnen betrifft:

- Ein gewerbliches Wohndorf («Büezerdorf»), eher zentral gelegen, mit einfachen, meist älteren Häusern, günstigen Mieten und pragmatischen bis hässlichen Aussenraumnutzungen (Parkplatz), mutmasslich mit hohem Ausländeranteil.
- Eine Art «Gartenstadt», eher dezentral gelegen, mit grosszügigem Zuschnitt, weiten Strassen und viel Grün. Diese Struktur stammt aus den letzten 100 Jahren.
- Daneben gibt es noch neuere Wohnquartiere, die aber nicht zum Ortskern zählen.
- Beide genannten Teile haben ihre Qualitäten. Bei beiden stellen sich aber Entwicklungsfragen:
 - Wie kann das «Büezerdorf» mehr Aussenraumqualität bieten, zumal es Teil des Zentrumsgefühls ist? Wie können die teilweise durch Parkplätze und Versiegelung verunstalteten

Aussenbereiche ausgewertet werden? Wie kann die dorftypische Durchwegung gepflegt werden?

- Wie kann die alte «Gartenstadt» weiterentwickelt werden? Ihre Strassenflächen sind zum Teil unnötig breit und betonen eine Verkehrsorientierung, die heute nicht mehr stimmt. Auch stellen sich hier Fragen der Nachverdichtung oder Aufzoning.



Die Quartierstrassen in der «Gartenstadt» sind reichlich überdimensioniert und bieten ein Potential für Nachverdichtungen oder Grünräume.



Denkbar wäre ein innovatives Pilotprojekt mit einer Bebauung des Strassenraumes durch eine niedrige Bauzeile. Die Architektur dürfte dabei moderner und diverser sein als auf dem Bild.

*(Fotomontage
EspaceSuisse)*

Empfehlungen Wohnnutzung

- Das Wohnen muss nicht gefördert aber gelenkt werden. Es sind vor allem in Seenähe Vorstellungen zu entwickeln, wie dort gewohnt werden kann. Beim Luxuswohnen spielt der Druck zur Privatisierung des Aussenraumes und zur Verhinderung von Lärmimmissionen eine grosse Rolle. Dies widerspricht dem Gedanken einer gemeinsam nutzbaren Seezone. Diesem Widerspruch muss mit schlaun Gesamtkonzepten (Quartierplänen) entgegen gewirkt werden.
- Im Ortskern braucht es eine Offensive für ein grüneres und einladenderes Dorf. Hierzu müssen Nachbarschaften sensibilisiert werden, damit sie sich organisieren und mit der Stadt eine Umsetzung andenken. Man kann das nicht verordnen, sondern nur durch gute Beispiele und ggf. Anreize fördern. Dabei muss auch der historischen Bausubstanz Sorge getragen werden. Romanshorn darf die gewerblichen und ärmlichen Strukturen nicht einfach wegwischen, sondern muss sie stimmungsvoll in die Neuzeit hinüberretten, wie bei den Fischerhäusern geschehen.
- Analog soll im «Gartenstadtbereich» verfahren werden. Auch dort sollen sich die Anwohner der Strassen über ihre mögliche Zukunft austauschen, immer unter dem Wissen, dass die heutigen Qualitäten gehalten aber entwickelt werden sollen. Es könnte eine Pilotstrasse gesucht werden, die sich als Modell entwickeln will (z.B. mittels eines sanften Verdichtungsansatzes oder über eine visionäre Nachverdichtung, indem z.B. eine Strasse mit einer niedrigen Häuserzeile bebaut wird (siehe Fotomontage letzte Seite).
- Eigentümer von Zentrumsliegenschaften, wo ein Ertragszerfall auf den Erdgeschoss zu beobachten ist, sollten beraten werden. Es ist ihnen aufzuzeigen, dass die Ökonomie des Hauses neu betrachtet werden muss. Dabei spielt das Wohnen meist eine zentrale Rolle, indem es einen Teil der Ertragseinbrüche auf den Erdgeschoss übernehmen muss. Entsprechende Konzepte zur Neukonzeption von Liegenschaften sind vorhanden und können exemplarisch geteilt werden. Zudem existiert ein Analysewerkzeug seitens EspaceSuisse («Haus-Analyse»), welches Eigentümern Entwicklungsperspektiven für ihre Häuser aufzeigt. Die «Haus-Analyse» ist im Kanton Thurgau verfügbar und könnte in Romanshorn zum Einsatz gebracht werden.
- Im Hafen Süd wird sich eine ganz eigene Dynamik einstellen. Hier kann eine Wohnnutzung auf hohem Niveau erreicht werden. Gleichzeitig stellen die enorme Dimension und die räumliche Trennung erhebliche Ansprüche, sodass man sich eine mehrstufige, parkartige Entwicklungsstrategie wünscht, wo Wohnen und Seenähe verknüpft werden. Einkauf und Kommerz sind hier auszuschliessen.

Öffentlicher Raum und Verkehr

In Romanshorn stellen sich viele Verbindungsfragen. Es geht um die Verbindung zwischen Zeitepochen, zwischen Lebensentwürfen, zwischen Nutzungstypen und zwischen Stadträumen. Dies stellt eine Herausforderung aber auch eine Chance dar.

Im Zentrum der zukünftigen Verbindung stehen die beiden Ortsteile «See-seite» und «Landseite», was im Ortskern durch den Hafen und das Bahnhofquartier repräsentiert wird. Hier stehen Verbindungen über die Bahn im Zentrum, aber auch Verbindungen zwischen zwei zunehmend auseinanderklaffenden ökonomischen und kulturellen Realitäten.

Dass man diese Verbindung zwischen Land und Wasser mit einem grossen Gestus (Projekt «Passerelle») zeigen will, ist nachvollziehbar, wirkt derzeit aber etwas überspannt. Gegenwärtig sind es die kurzen Beziehungen, die gestärkt werden müssen: Bahnhof - Autoquai, Bahnhofstrasse - Hafenstrasse, zukünftiger Sternenplatz - Coop etc. Dazu müssen die Aussenräume quasi «Geschichten erzählen», denen man folgen will. Das kann ein durchgehender Grünraum sein, eine verkehrsfreie Zone, ein Sichtbezug zum See etc. Hier ist viel Detailarbeit gefragt, bevor man zur grossen Geste greift, die es zweifellos auch geben darf.

Romanshorn hat kein eigentliches Verkehrsproblem im Zentrum. Die wahrgenommenen Autofrequenzen sind harmlos. Entsprechend leicht sind gute Lösungen zu erreichen, wie z.B. beim Bahnhofplatz, der als Begegnungszone überzeugen kann. Diese Begegnungszone könnte auf der Bahnhofstrasse bis zur Kreuzung Salmsacherstrasse weitergezogen werden, gestützt durch gestalterische Massnahmen (Aufheben Mittelstreifen, Grünelemente, Platzräume oder Quergassen in den Strassenraum hineinziehen etc.

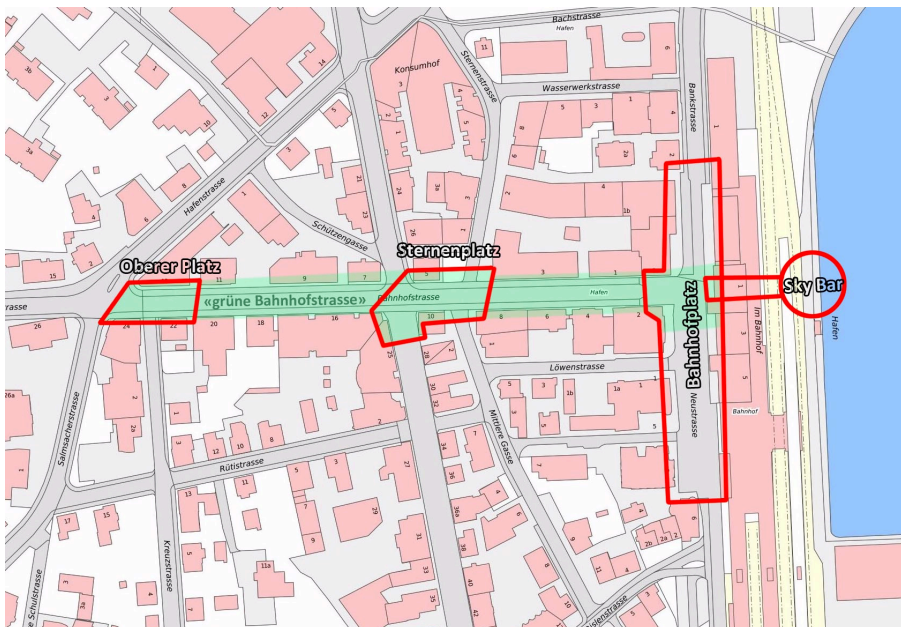
Die Idee einer Verbindung Bahnhof - See via die Bankstrasse ist logisch, kann aber nicht mehr durch attraktive Erdgeschosse erreicht werden. Dazu ist die Nachfrage nicht mehr ausreichend. Man müsste diesem Strassenabschnitt ein anderes Thema geben, z.B. Kunst, Lichtsetzung oder Grünelemente, um den Bezug zu unterstreichen.

Empfehlungen öffentlicher Raum und Verkehr

- Es braucht ein Konzept der verbundenen Aussenräume im Zentrum. Dieses muss geleitet sein von einer engen Bezugnahme der fussläufig relevanten Orte: Coop, Sternenplatz, Bahnhofplatz, Bahnhof (Unterführung), neues Hotel, Autoquai etc. Es sollen Massnahmen sein, die eine baldige Aufwertung bieten: Grünräume, Bodenbeläge, Pflanzenstandorte, Kunst, Verkehrsberuhigung etc.
- Die Bahnhofstrasse muss räumlich gefasst und gegliedert werden. Sie braucht Kammern und Plätze. Der «Boulevard ins Nichts» wirkt heute beklemmend. Neben dem Bahnhofplatz und dem Sternen-

platz könnte ein Platz bei der Ecke Bahnhofstrasse - Salmsacherstrasse - Hafenstrasse den Schlusspunkt dieses intimen Teils der Bahnhofstrasse darstellen («Oberer Platz» in der Skizze). Man könnte sich sogar einen räumlichen Abschluss an dieser Stelle vorstellen (als Sackgasse abgetrennter Strassenraum mit nutzbarem Aussenbereich). Damit würde dieser Teil der Bahnhofstrasse zu einer Art «grünen Bahnhofstrasse», ohne den Anspruch, deswegen pulsierendes Geschäftszentrum zu sein. Sie würde aber anzeigen, dass hier der alltägliche Begegnungsraum ist.

- Die Bahnhofstrasse ist der Bezug des landseitigen Ortskerns zum See, auch wenn sie nicht dazu angelegt wurde (sondern als Magistrale ins Land hinein). Heute aber muss sie eine Geste in Richtung See bieten. Dies ist nicht einfach. Die im Masterplan von KCAP angedachte Schleifung des Bahnhof-Nordflügels scheint etwas gar barbarisch, zumal damit immer noch kein echter Bezug geschaffen worden ist, sondern nur eine Sichtachse. Vielleicht muss in die Höhe gedacht werden (analog Passerelle), sodass hier das architektonische Ausrufezeichen mit Unterhaltungswert zu finden ist. Dazu nachfolgend die Idee einer «Sky Bar».



Die Bahnhofstrasse könnte zwischen Bahnhof und Salmsacherstrasse zur «grünen Bahnhofstrasse» werden, inkl drei Platzsituationen.

Beim Bahnhof würde eine «Sky Bar» die Szenerie überragen und eine Passerellenfunktion bieten.

- Die «Sky Bar» würde die beiden Teile des Ortskerns mit einer starken Geste verbinden: Eine Plattform, welche den Bahnhof überragt und gleichzeitig eine Passerelle ist. Man würde damit eine Attraktion schaffen, die für beide Seiten etwas bringt. Auf der «Sky Bar» wäre ein verglaster Pavillon als Hafenbar mit Rundumsicht. Aufgänge (inkl. Lift) würden einen Austausch zwischen den beiden Ortskernen erlauben. Dazu bekäme Romanshorn eine Art Wahrzeichen.
- Beim Bahnhofplatz braucht es eine multimodale Perspektive. In 20 Jahren ist unsere Mobilität vielfältiger und vernetzter. Dann sind Hubs, wie Romanshorn einen bietet, von hoher Bedeutung. Es muss

daher daran gedacht werden, dass hier ein Übergang zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen stattfinden kann.

- Es macht wenig Sinn, die Radwandernden vom See abzuziehen (Idee Passerelle). Als Gast will man am See sein, dort etwas konsumieren und die «Hafenstadt» genießen. Es macht mehr Sinn, den Radtouristen hier etwas Originelles zu bieten.
- Im Bereich des Ortskerns braucht es einen sanften Aufwertungsprozess der zumeist privaten Aussenräume. Hier könnte der Weg über Gassenclubs (lokale Entwicklungsgemeinschaften), gute Beispiele und Anreize gehen.



Im Ortskern von Romanshorn gibt es reichlich Potential, den Aussenraum in Wert zu setzen. Da er zumeist privat ist, braucht es einen Prozessansatz mit Anreizen und guten Beispielen.

Zusammenfassung / Ausblick

Romanshorn steckt in einer grundlegenden Transformation. Dies spüren alle und reagieren je nach Naturell mit Verunsicherung oder Enthusiasmus. Man möchte vom Gewebestandort zur Hafenromantik, vom Buezer- und Beamendorf zur attraktiven Seestadt werden. Das alles wird begleitet vom Strukturwandel, der Romanshorn als Regionalzentrum in Frage stellt. So viel Unsicherheit und Veränderung fordert heraus und ruft nach Klarheit und Perspektiven.

Einige Perspektiven sind fassbar und weisen in die Zukunft, anderes bleibt diffus und muss sich zuerst noch entwickeln. In Romanshorn klaffen zwei Entwicklungsdynamiken auseinander: Seeseitig ist Romanshorn auf dem Sprung in die «Oberliga». Man kann dank den Industriebrachen und den grossen Landflächen den Schritt in die begehrte Seestadt machen. Die Leute sind da, es braucht nur noch die stimmigen Angebote bzw. schlaun Entwicklungskonzepte. Landseitig sind die Realitäten anders: Hier herrscht das untere Mittelmass, und es wird kaum besser werden. Die Leute fehlen, egal, was man hier inszeniert. Entsprechend sind auch zwei Strategien gefragt: Seeseitig das clevere Lenken des Nutzungsdruckes in Richtung «Hafenstadt mit hohem Erholungswert». Landseitig das Stabilisieren und Konzentrieren der Einkaufsnutzungen und schrittweise Aufwerten der Wohnlagen und Aussenräume. Mit etwas Geschick und Mut könnten sich diese unterschiedlichen Entwicklungsmuster ergänzen oder gar stützen.

Euphorie und Pessimismus liegen also nahe beieinander in Romanshorn, und es wird die Kunst der Politik sein, diese beiden Aspekte zu würdigen und die Bevölkerung auf eine schrittweise Reise mitzunehmen, wo beiden Seiten des Ortskerns Sorge getragen wird. Diese Reise muss in einem sorgsamem Prozess begonnen werden, der alle Aspekte beleuchtet und eine nachvollziehbare Strategiebildung bietet. Die «Nutzungsstrategie»¹ vom EspaceSuisse wäre dazu geeignet und würde der Bevölkerung die Gelegenheit bieten, sich mit den Handlungsoptionen und Grenzen ihrer Stadt auseinander zu setzen.

¹ Die Nutzungsstrategie baut auf der vorliegenden Stadtanalyse auf. Das Ziel ist es, in einem partizipativen Prozess zu einer breit abgestützten Entwicklungsstrategie für den Ortskern zu finden. Dabei werden sowohl Detaillisten und Gastronomen im Zentrumsperimeter sowie auch die entsprechenden Liegenschafteneigentümer nebst ausgewählten Akteurinnen und Akteure vertieft in die Strategientwicklung eingebunden. Die Arbeit dauert ca. ein Jahr und führt im Idealfall zu einer guten, mehrheitsfähigen Zukunftsvision mit Strategieausrichtungen und Massnahmenempfehlungen. Die Umsetzung dieser Strategie obliegt der Stadt und den Organisationen vor Ort. Diese Arbeiten und gewisse Budgetpositionen sind bei einer allfälligen Erarbeitung einer Nutzungsstrategie frühzeitig einzuplanen.