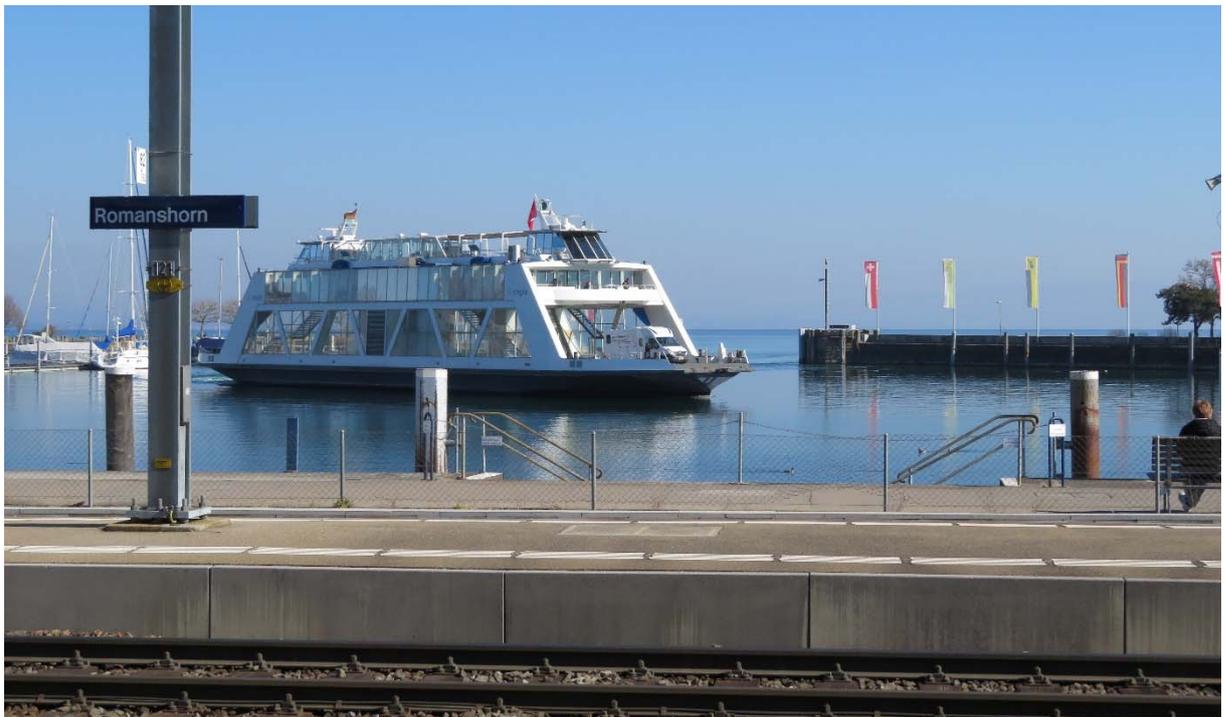

Stadt Romanshorn

Gesamtverkehrskonzept Romanshorn

Bericht

Version Mitwirkung

St. Gallen, 10. Juni 2022



Impressum

Auftraggeber	Stadt Romanshorn, Abteilung Bau und Verkehr	
Begleitgruppe	Andreas Schuster Thomas Gerber Ronnie Ambauen Dominik Reis	Leiter Bau und Verkehr Stadtplaner (ab April 2021) Stadtplaner (bis März 2021) Stadtrat, Ressort Verkehr und Integration
Auftragnehmer	ewp AG, St.Gallen	
Sparte	Raum und Mobilität	
Projektleitung	Kilian Treichler	
Projektteam	Patrick Ackermann (Stv. Projektleiter) Paolo Deta	

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
	1.1 Ausgangslage	5
	1.2 Ziele und Nutzen	5
	1.3 Perimeter	6
	1.4 Vorgehen	6
2	Lagebeurteilung und Netzanalysen	8
	2.1 Zentrale Planungsgrundlagen und -instrumente	8
	2.2 Raumentwicklung	13
	2.3 Strassennetz und Zufahrtsachsen	22
	2.4 Motorisierter Verkehr	26
	2.5 Öffentlicher Verkehr	32
	2.6 Fussverkehr	34
	2.7 Veloverkehr	36
	2.8 Handlungsbedarf	39
3	Zielbild	40
4	Teilkonzepte und Massnahmen	44
	4.1 Teilkonzept Gesamtverkehr	44
	4.2 Teilkonzept motorisierter Individualverkehr	61
	4.3 Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr	70
	4.4 Teilkonzept öffentlicher Verkehr	76
5	Aktionsplan	82
	Grundlagen	84

Anhang

Anhang A	Ausführungen übergeordnete Grundlagen und Planungen
Anhang B	Entwicklungsschwerpunkte
Anhang C	Massnahmen
Anhang D	Aktionsplan
Anhang E	Schwachstellenliste FVV-Netz

Abkürzungsverzeichnis

AP3	Agglomerationsprogramm 3.Generation
AP4	Agglomerationsprogramm 4.Generation
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BTS	Bodensee-Thurtalstrasse
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
EW	EinwohnerInnen
EZO	Eissportzentrum Oberthurgau
FGS	Fussgängerstreifen
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
KASAK	Kantonales Sportanlagenkonzept
KRP	Kantonaler Richtplan
LVK	Langsamverkehrskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OLS	Oberlandstrasse
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PLS	Parkleitsystem
RES	Räumliche Entwicklungsstrategie
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VV	Veloverkehr

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Hafenstadt Romanshorn ist mit über 11'000 EinwohnerInnen (Stand 2019, [3]) ein Zentrum von kantonaler Bedeutung im Thurgau. Romanshorn ist wirtschaftlicher, touristischer und verkehrlicher Schwerpunkt am Bodensee. Ebenfalls übernimmt Romanshorn mit ca. 5'600 Beschäftigten (Stand 2017, [3]) eine zentrale Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion in der Region. Dies zeigt sich deutlich bei den etwa 3'300 Erwerbstätigen, welche von auswärts nach Romanshorn pendeln.

Durch die Lage am Bodensee und die diversen Kultur- und Freizeitangebote ist Romanshorn attraktiv für Erholungssuchende. Zudem ist die Stadt ein wichtiger Verkehrsknoten für den Schiffsverkehr zu Städten im In- und Ausland. Insbesondere die Fähre nach Friedrichshafen hat eine wichtige Bedeutung für die internationalen Verkehrsbeziehungen und ist Anziehungspunkt für den Tourismus. Während die Teilräume entlang des Sees saisonal und wetterbedingt unterschiedlich stark ausgeprägten Freizeitverkehr anziehen, findet in den restlichen Stadtgebieten überwiegend Alltagsverkehr statt.

Aufgrund der Lage und der historischen Entwicklung der Stadt existiert vom Nordosten her ein Eingangstor auf dem Schiffsweg. Dieses verfügt am Hafenbecken über einen direkten Anschluss an den Bahnhof. Das Rückgrat des Strassennetzes bilden je eine Kantonsstrasse Richtung Norden (Kreuzlingerstrasse), Westen (Amriswilerstrasse) und Süden (Arbonerstrasse). Die Strassennamen verdeutlichen die grosse Bedeutung dieser Strassen im kantonalen Verkehrsnetz. Insbesondere die Nord-Süd-Verbindung am See entlang von und zur Nationalstrasse N23 ist überregional bedeutend.

Die für den Freizeitverkehr attraktive Lage am Bodensee und die Bedeutung als kantonales Zentrum führen zu verhältnismässig viel überregionalem Ziel- und Quellverkehr. Dies führt vorübergehend zu starken Be- bzw. Überlastungen auf dem Strassennetz. Geplante Siedlungsentwicklungen werden dies zukünftig noch verstärken. Das wird die heute teils schon stark verkehrsorientierten Strassen im Stadtgebiet weiter belasten.

Romanshorn hat mit der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) von 2015, dem neuen Rahmennutzungsplan (von der Gemeindeversammlung 2020 genehmigt) und der Revision des kommunalen Richtplans (vom Stadtrat 2021 erlassen) die Weichen für seine Siedlungsentwicklung in den kommenden Jahren gestellt. Im Bereich Mobilität und Verkehr wurden erste Ansätze für das zukünftige Verkehrssystem definiert. Eine Abstimmung zwischen der zukünftigen Siedlungsentwicklung, dem Gesamtverkehrssystem und der siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung hat jedoch noch nicht hinreichend stattgefunden. Dies betrifft vor allem auch die geplanten kantonalen Entlastungsstrassen Bodensee-Thurtalstrasse und Oberlandstrasse (BTS/OLS), welche grössere Auswirkungen auf das Strassennetz in Romanshorn haben wird. Mit der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wird nun diese Lücke geschlossen und damit eine aufeinander abgestimmte Siedlung- und Verkehrsentwicklung ermöglicht.

1.2 Ziele und Nutzen

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) für die Stadt Romanshorn bezweckt die Bereitstellung der planerischen Grundlagen und Konzepte zur Bewältigung der Herausforderungen der Verkehrsentwicklung für die kommenden 20 Jahre. Im Sinne einer konzeptionellen Gesamtsicht wird die gesamte Breite der Verkehrsthemen abgedeckt. Es soll aufgezeigt werden, wie die zukünftige Verkehrsbelastung bewältigt werden kann. Die Weiterentwicklung der Verkehrsnetze ist dabei, eng mit den raumplanerischen Projekten sowie mit der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) abzustimmen. Zudem ist das GVK auf die Realisierung der BTS auszurichten, das heisst für vorgeschlagene Massnahmen ist die Aufwärtskompatibilität zur BTS möglichst sicherzustellen. Das GVK ist handlungsorientiert und beinhaltet

für die verschiedenen Verkehrsarten – motorisierter Individualverkehr (MIV), Fuss- und Veloverkehr (FVV) und öffentlicher Verkehr (ÖV) – sowie dem Gesamtverkehr (GV) je ein Teilkonzept mit Massnahmen.

Der Nutzen und die Ziele des GVK sind wie folgt definiert:

- Die konzeptionelle Gesamtschau der Mobilität ist erstellt und in einem Zielbild 2040 konkretisiert. Abgestimmt auf die übergeordneten Planungen ist der Handlungsbedarf über alle Verkehrsmittel einheitlich aufgezeigt.
- Ein verkehrsartenübergreifendes Konzept zur Abwicklung der städtischen Mobilität liegt vor und zeigt Verbesserungspotenziale auf.
- Die Schnittstellen und die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind geklärt.
- Lösungsansätze und Handlungsanweisungen für die Weiterentwicklung und zukünftige Funktion der Verkehrsnetze sind kompatibel mit dem Zielbild dargelegt.
- Für den Gesamtverkehr, MIV, ÖV und FVV liegen Teilkonzepte mit in Plänen verorteten Massnahmen vor. Die Massnahmen sind in einem Aktionsplan zusammengefasst und zeitlich gestaffelt.

1.3 Perimeter

Für das GVK wird grundsätzlich das gesamte Stadtgebiet von Romanshorn betrachtet, wobei die kompakte Siedlungsfläche zwischen Reckholdern- und Friedrichshafnerstrasse inklusive der zuführenden Strassen im Bearbeitungsfokus liegen.

1.4 Vorgehen

Die Erarbeitung des GVK erfolgt in drei Arbeitsschritten:

- Arbeitsschritt 1 – Lagebeurteilung und Netzanalysen
- Arbeitsschritt 2 – Entwicklung Zielbild Mobilität 2040 und Abstimmung Siedlung-Verkehr
- Arbeitsschritt 3 – Erarbeitung Teilkonzepte Gesamtverkehr, MIV, ÖV, FVV inkl. Massnahmen

Durch die Analyse bestehender Grundlagen und die Netzanalysen der Verkehrsarten wird der zentrale Handlungsbedarf ermittelt. In einem nächsten Schritt wird basierend auf dem Handlungsbedarf und den definierten Zielen der Stadt Romanshorn das Zielbild Mobilität 2040 – der Sollzustand - definiert. Das Zielbild zeigt die angestrebte gesamtverkehrliche Entwicklung von Romanshorn auf und stimmt diese mit den stadtplanerischen Entwicklungsabsichten ab. Das Zielbild steckt den Rahmen für die Teilkonzepte Gesamtverkehr, MIV, ÖV und FVV ab. Für die vier Teilbereiche werden Massnahmen erarbeitet, welche in einem Aktionsplan zeitlich etappiert festgehalten sind.

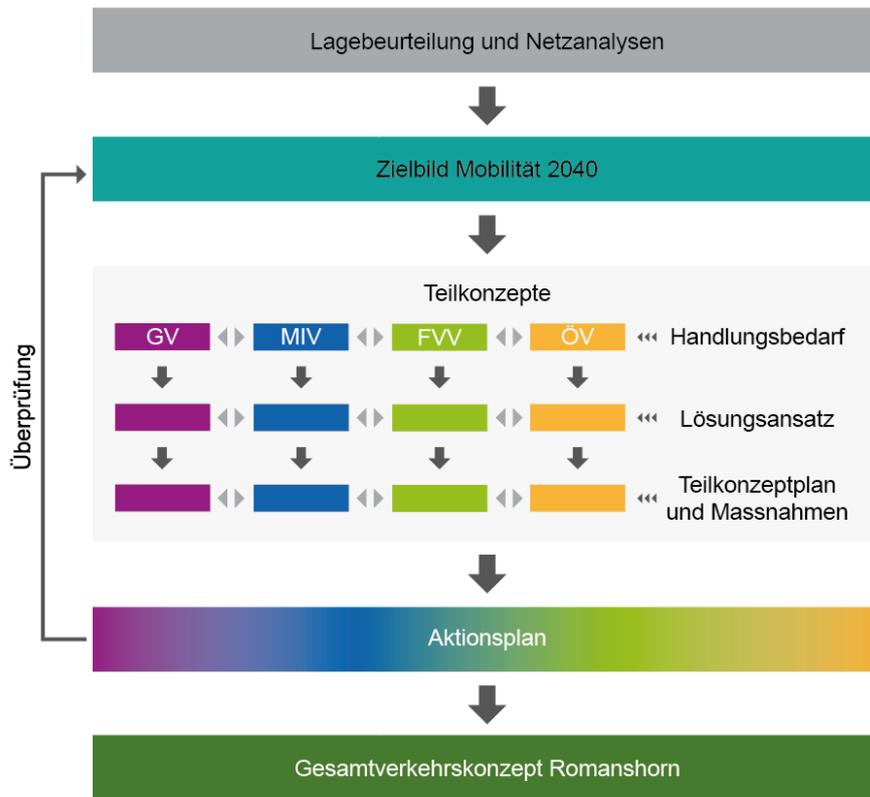


Abbildung 1: Übersicht Vorgehen

2 Lagebeurteilung und Netzanalysen

2.1 Zentrale Planungsgrundlagen und -instrumente

2.1.1 Übergeordnete Grundlagen und Planungen

Der kantonale Richtplan (KRP) beinhaltet einige Vorhaben mit grossen Auswirkungen auf Romanshorn: Die BTS mit Anschluss in Romanshorn würde die Verkehrsströme auf gewissen Strassenachsen stark verändern. Aufgrund des unklaren Realisierungshorizonts sind Massnahmen im GVK jedoch auch ohne BTS vorzusehen. Solche Massnahmen sollten jedoch aufwärtskompatibel sein. Die Standorte der geplanten S-Bahn-Stationen Hof-Salmsach und Holzenstein-Seebad sind gemäss dem Eintrag im Richtplan zu übernehmen.

Im Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau ist festgehalten, dass die Hauptverkehrsstrassen in Romanshorn bereits heute einzelne Überlastungserscheinungen aufweisen. Zudem existieren Nutzungskonflikte im Siedlungsgebiet durch Verkehrsemissionen und die starke Trennwirkung der Strassen. Aufgrund des Mehrverkehrs aus ESP werden sich diese Herausforderungen weiter verschärfen. Bei Realisierung der BTS/OLS bietet sich die Chance, dass durch Verkehrsverlagerungen auf das übergeordnete Strassennetz die Verkehrsbelastung auf den Strassen im Siedlungsgebiet deutlich abnehmen wird. Die Verkehrsführung zum Zubringer an die BTS ist jedoch noch nicht im Detail geklärt und somit ist noch offen, wie das Potenzial der geringeren Verkehrsmengen auf den Zufahrtsachsen genutzt werden kann.

Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) werden im Konzept MIV zur Verkehrslenkung in Romanshorn relativ genaue Aussagen gemacht. So soll der BTS-Anschluss Romanshorn primär über die Hofstrasse West erschlossen werden. Dies ist auf die Bedürfnisse der Stadt und sonstige Anforderungen an die Strassenräume zu überprüfen. Die im AP4 vorgeschlagenen Massnahmen sind auf die Kompatibilität mit dem Zielbild des GVK zu überprüfen.

Das kantonale Langsamverkehrskonzept (LVK) sieht vor, den Fuss- und Veloverkehr auch in den urbanen Räumen durch geeignete Infrastrukturen und Mobilitätsdienstleistungen zu stärken. Es ist vorrangig, eine Verbesserung des Veloverkehrs auf Hauptachsen und wichtigen Alltagsverbindungen zu erzielen. Kurze und mittlere Alltagswege können so nachhaltiger abgewickelt werden.

Die ausführliche Analyse zu diesen Grundlagen findet sich im Anhang A.

2.1.2 Überregionale Einbettung

Romanshorn befindet sich im Osten des Kantons Thurgau am Ufer des Bodensees. Friedrichshafen ist über eine Personen- und Autofähre erreichbar. Aufgrund der Lage am Bodensee konzentriert sich die landseitige verkehrliche Erschliessung auf Strasse und Schiene auf den Nord-, Süd- und West-Korridor. In jedem Korridor bestehen eine Kantonsstrasse sowie eine Bahnlinie. Auf dem Seeweg ist Romanshorn an verschiedene Städte am Bodensee angebunden. Es bestehen somit grundsätzlich gute Verbindungen zu den weiteren, angrenzenden kantonalen Zentren sowie dem näheren Ausland.

Während der Bahnhof Romanshorn als Endpunkt des IC8 direkt an das nationale Fernverkehrsnetz angeschlossen ist, besteht an das Nationalstrassennetz kein direkter Anschluss. Die nächsten Anschlussmöglichkeiten befinden sich in Arbon West und Wiedehorn (Egnach). Romanshorn liegt am internationalen Bodensee-Radweg, welcher parallel zur Bahnstrecke Kreuzlingen - Rorschach und im Seepark durch die Stadt führt. Für den touristischen Veloverkehr ist Romanshorn aufgrund des Radwegs und der Umsteigemöglichkeiten auf Bahn und Schiff ein wichtiges Etappenziel.

Fazit und Handlungsbedarf

Die Anbindung von Romanshorn ist aufgrund zahlreicher Zufahrtsachsen zu den angrenzenden Städten Amriswil, Arbon und Kreuzlingen gut. Der nationale Anschluss ist aufgrund des fehlenden Nationalstrassenanschlusses verbesserungsfähig. Dies würde mit der BTS / OLS erreicht. Die Bahnverbindungen sind entlang der S-Bahn Korridore gut. Die nationale Bahnanbindung ist ausbaufähig. Es gilt die Qualität der Erreichbarkeit zu halten. Ebenfalls ist die verkehrliche und geographische Lage touristisch günstig, was in saisonalem Freizeit- und Tourismusverkehr resultiert.

2.1.3 Pendlerströme

Aufgrund der insgesamt guten Anbindung an das regionale Verkehrsnetz und relativ geringen Distanzen zu weiteren Zentren im Kanton bestehen diverse Pendlerströme in andere Ortschaften

Der Pendlerverkehr spielt mit gesamthaft ca. 6'800 Personen, die täglich aus und nach Romanshorn pendeln, eine bedeutende Rolle im gesamten Verkehrsaufkommen. Gemäss dem Bundesamt für Statistik fahren 2018 täglich etwa 3'500 Personen (WegpendlerInnen) in andere Gemeinden zur Arbeit. Im Gegenzug kommen etwa 3'300 Personen nach Romanshorn zur Arbeit (ZupendlerInnen). Die Pendlerströme bestehen in diverse Ortschaften. Die Hauptbeziehungen sind nach Amriswil, St.Gallen und Arbon, wobei St.Gallen insgesamt am meisten Pendleraufkommen aufweist. Richtung Kreuzlingen bestehen vergleichsweise wenig Pendlerverflechtungen.

Mit etwa 2'000 BinnenpendlerInnen wohnen rund 38% aller in Romanshorn tätigen Arbeitskräfte in Romanshorn selber.

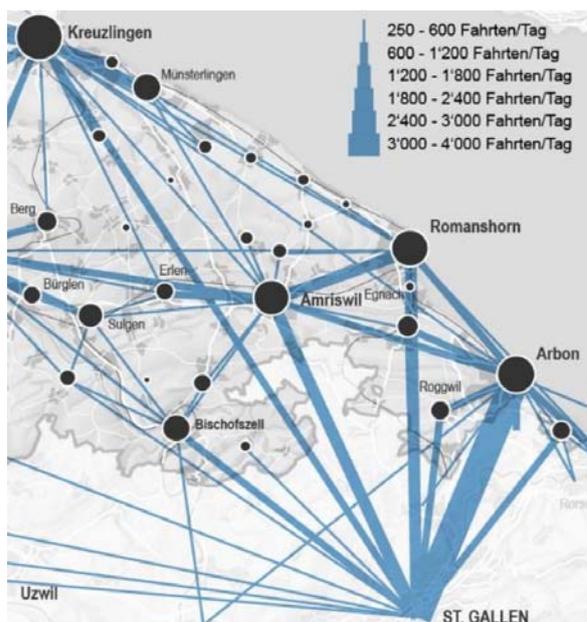


Abbildung 2: Pendlermobilität 2014 innerhalb der Agglomeration St.Gallen - Bodensee, Quelle: [6]

Fazit und Handlungsbedarf

Romanshorn weist Pendlerströme vor allem Richtung St.Gallen, Arbon und Amriswil auf. Die Beziehung Richtung Norden ist nur von untergeordneter Bedeutung für den Pendlerverkehr. Insgesamt pendeln etwa gleich viele Personen jeweils aus wie nach Romanshorn. Die Auslastung der Verkehrsträger sollte folglich in beide Fahrtrichtungen jeweils etwa ausgeglichen sein.

2.1.4 Modal Split

Der Modal Split beschreibt als Kennwert die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die verschiedenen berücksichtigten Verkehrsmittel. Der trimodale Modal Split beinhaltet den MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr zusammen. Im kantonalen GVK [6] ist der Modal-Split für die Agglomeration Amriswil-Romanshorn angegeben. Für die Stadt Romanshorn alleinig sind keine Daten vorhanden. Die Tabelle 1 zeigt die Anteile, welche die verschiedenen Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Distanzen im Agglomerationsraum im Jahr 2015 hatten.

	Fuss- und Veloverkehr	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Verkehr	Übrige
Anteil	7%	25%	67%	1%

Tabelle 1: Modal Split der Agglomeration Amriswil-Romanshorn, Quelle: [6]

Betrachtet man den Fuss- und Veloverkehr genauer, so zeigt sich, dass die Agglomeration Amriswil-Romanshorn mit 9% Veloverkehr einen der schweizweit höchsten Anteile der Veloetappen an allen Etappen der EinwohnerInnen aufweist. Dies lässt sich mit den relativ kleinen Distanzen zwischen Quelle und Ziel und der flachen Topografie begründen [1].

Die folgende Abbildung zeigt einen Vergleich der Zahlen des MIV mit der Erhebung von 2010 sowie dem schweizerischen Durchschnitt. Währenddem der Anteil des MIV am Gesamtverkehr im Vergleich zu vor fünf Jahren rückläufig ist, ist der Wert im Vergleich zu Agglomerationsräumen vergleichbarer Grösse ähnlich. Gemäss der Zielsetzung zum Gesamtverkehr im Agglomerationsprogramm 4. Generation wird bis 2040 eine Reduktion des MIV Anteils auf 62% angestrebt [3].

Im Referenzjahr 2010 und 2015 präsentieren sich die Zahlen zum Modal-Split (Anteil des MIV, gemessen an der Tagesdistanz nach Wohnort) für die drei Agglomerationen folgendermassen:

	Anteil MIV		Durchschnittswerte		
	2010	2015	2010	2015	
St.Gallen	64.8%	62.3%			
Arbon-Rorschach	74.0%	78.0%			
Amriswil-Romanshorn	74.2%	67.0%			
			Grosse Agglos	61.3%	59.3%
			Mittelgrosse Agglos	66.0%	65.7%
			Mittelkleine Agglos	67.3%	67.0%
			Kleine Agglos	63.8%	66.2%

Tabelle 6: Anteil des MIV, gemessen an der Tagesdistanz 2010 und 2015 nach Wohnort
Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Abbildung 3: Modal Split, Quelle: [2]

Fazit und Handlungsbedarf

Der MIV Anteil in der Agglomeration Amriswil-Romanshorn liegt etwa im Schweizer Durchschnitt. Die Abnahme von 2010 zu 2015 ist durch geeignete Massnahmen im GVK langfristig beizubehalten. Die günstigen Voraussetzungen für den Veloverkehr können genutzt werden, um dessen Anteil weiter auszubauen. Zu beachten ist, welche Auswirkungen die Realisierung der BTS/OLS auf die Verkehrsmittelwahl hat. In Richtung Westen und Süden ist mit kürzeren MIV-Fahrzeiten zu rechnen.

2.1.5 Kommunaler Richtplan

Der 2019 vom Stadtrat erlassene kommunale Richtplan umfasst diverse Aussagen zum Verkehr und definiert Zielbilder für das Verkehrssystem (Strassen und Parkierung, öffentlicher Verkehr, Fusswegnetz und Velorouten). Neben den übergeordneten Inhalten wie der BTS und den zwei geplanten S-Bahn-Stationen sind auch diverse kommunale Verkehrsvorhaben aufgeführt. So sind beispielsweise auf den Hauptstrassen neue Veloinfrastrukturen, in den Quartieren und parallel zu den Bahnlinien neue Wegverbindungen für den FVV vorgesehen. Zudem sind neue unterirdische Parkieranlagen sowie die Umgestaltung von Strassenräumen und -kreuzungen beabsichtigt. Ebenfalls ist die Ausdehnung von temporeduzierten Zonen und eine Anpassung der heutigen Parkplatzbewirtschaftung festgelegt. Das allgemeine Strassennetz wird planerisch kurz abgehandelt, es sind nur drei Gemeindestrassen mit Sammelfunktion bezeichnet.

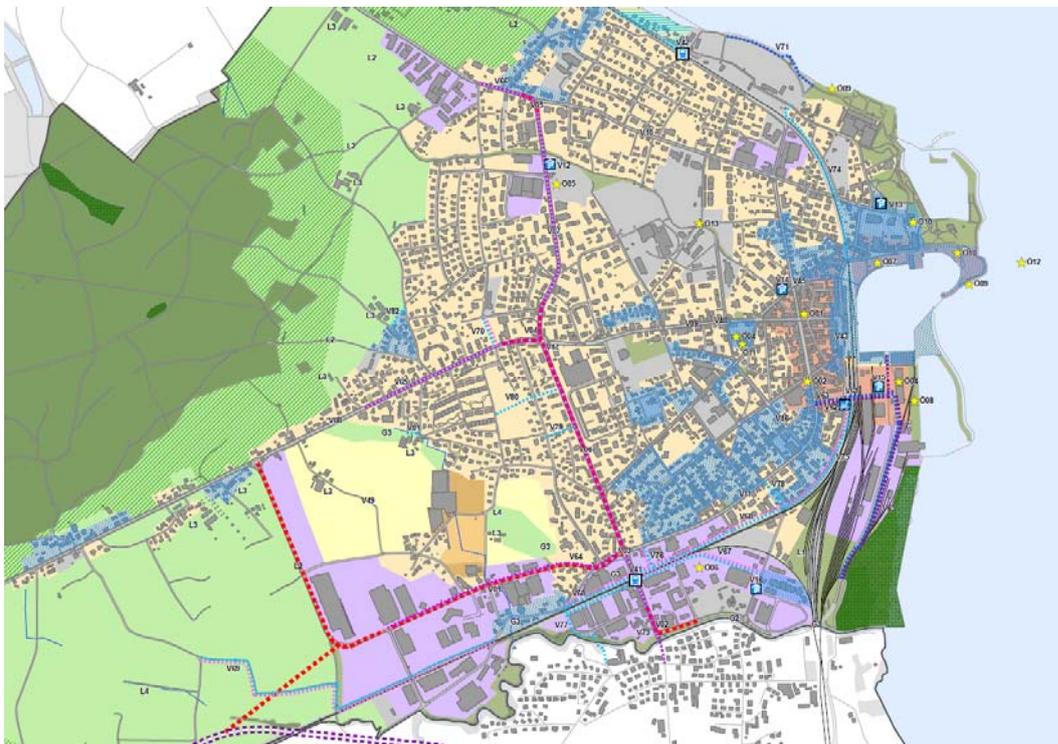


Abbildung 4: Ausschnitt kommunaler Richtplan, Quelle: [22]

Fazit und Handlungsfelder

Die im kommunalen Richtplan enthaltenen verkehrlichen Festlegungen sind knappgehalten und nur kurz erläutert. Für einzelne Themen werden Stossrichtungen vorgegeben. Andere zentrale verkehrliche Themen wie die Verkehrslenkung werden nicht oder nur sehr grob (Fuss- und Veloverkehrsnetze) behandelt. Diese Themen sind zu vertiefen. Die wichtigsten Verkehrsvorhaben sind auf ihre Kompatibilität mit dem GVK zu überprüfen und bei Eignung als Massnahme weiterzuziehen.

2.1.6 Erschliessungskonzept Innenstadt

Die Stadt Romanshorn erstellte 2015 ein Konzept zur Erschliessung der Innenstadt. Die zentralen Inhalte sind in Abbildung 5 ersichtlich. Das Konzept wurde nie umgesetzt, sondern nur im Bereich der Alleestrasse und auf dem Bahnhofplatz als Pilotprojekt getestet.

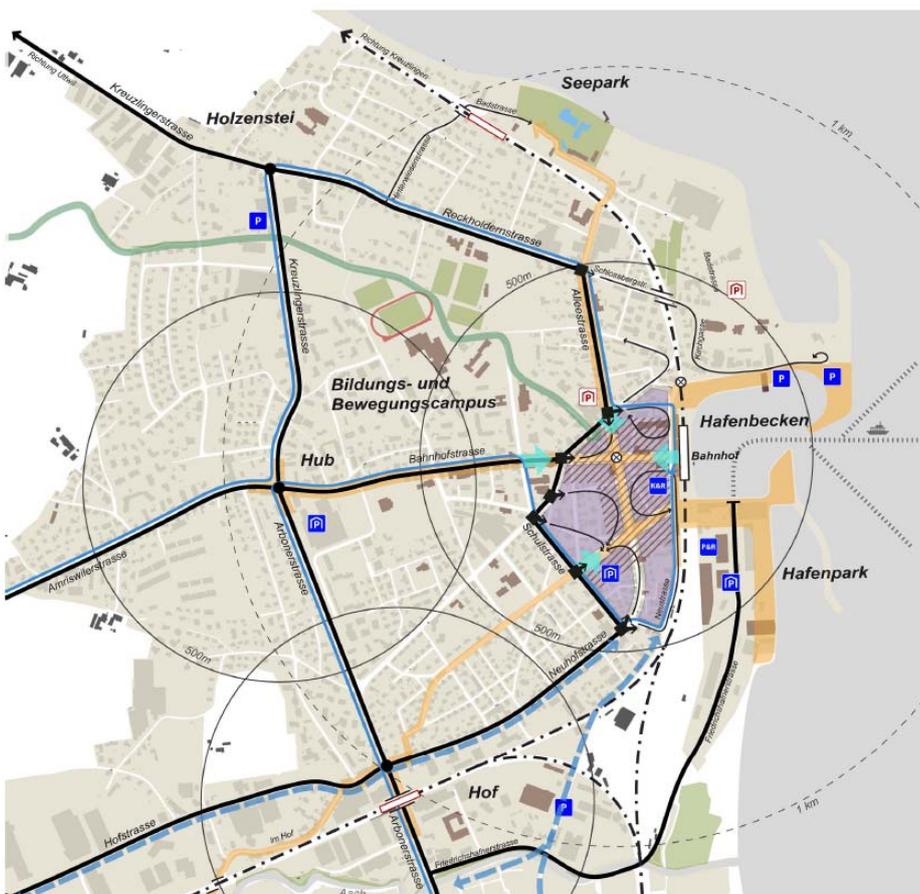


Abbildung 5: Erschliessungskonzept Innenstadt, Quelle: [28]

Im Konzept war vorgesehen, dass die Zufahrt in den Stadtkern weiterhin via Reckholdern-/Alleestrasse, Bahnhof- und Neuhofstrasse erfolgt. Diese Zufahrtsachsen würden über die Schul-/Salmsacherstrasse und die Hafenstrasse miteinander verknüpft werden. Innerhalb des Stadtkerns würde das Erschliessungssystem durch ein Einbahnregime verbessert. Ebenfalls würde die Bahnhofstrasse zwischen Bahnhofplatz und Einmündung Hafenstrasse nur für Anwohner- und Zubringerverkehr befahrbar sein.

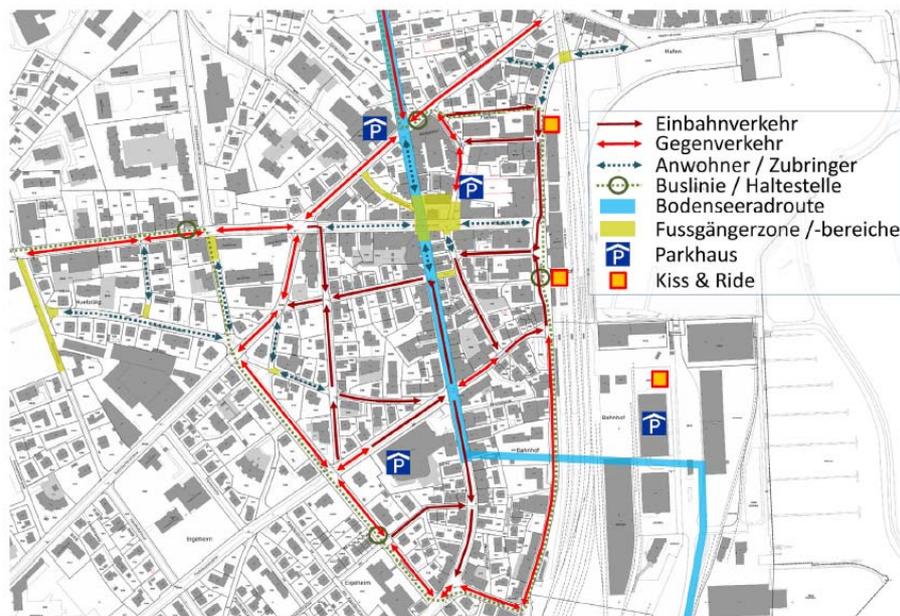


Abbildung 6: Zielbild Erschliessung Innenstadt (nicht mehr aktuell); Quelle: [28]

Fazit und Handlungsbedarf

Für die Erschliessung des Stadtkerns wurde 2015 ein Konzept erstellt, welches jedoch nicht umgesetzt worden ist. Die Situation im Stadtkern sowie am Hafenbecken ist nochmals anzugehen. Dazu wurde im Jahr 2022 einleitend ein Studienauftrag gestartet, welcher sich mit dem Bahnhofplatz und dem Hafenbecken befasst.

2.2 Raumentwicklung

2.2.1 Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

Das Siedlungsgebiet von Romanshorn ist relativ kompakt und orientiert sich an den drei Kantonsstrassenachsen sowie den Strassenachsen zum Bahnhof. Der Stadtkern mit den entsprechenden Nutzungen konzentriert sich auf den östlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse, den südlichen Bereich der Alleestrasse sowie das nächste Umfeld des Bahnhofs und Hafenbeckens. Dies ist im Zonenplan mit der Kernzone auch entsprechend planerisch umgesetzt. Die Dichte der Bebauung nimmt mit Distanz zum Stadtkern ab. Wohnnutzungsschwerpunkte befinden sich abgesehen vom Stadtkern im Um-

feld der Kreisel Hof und Hub. Der Arbeitsplatzschwerpunkt ist neben dem Stadtkern die Zone entlang der östlichen Hofstrasse bis zum Kreisel Hof.

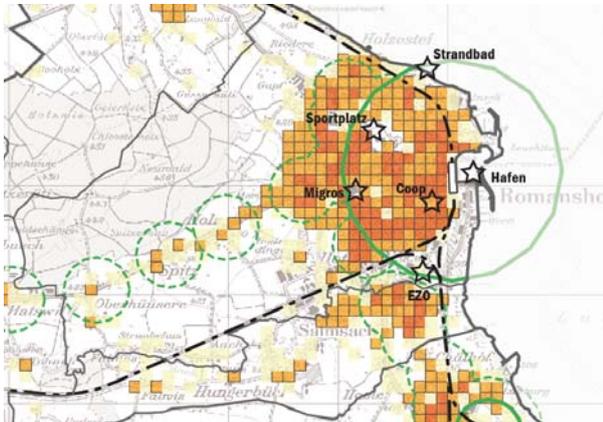


Abbildung 7: Bevölkerungsdichte (2017) und Erschliessungsqualität (2020), Quelle: [2]

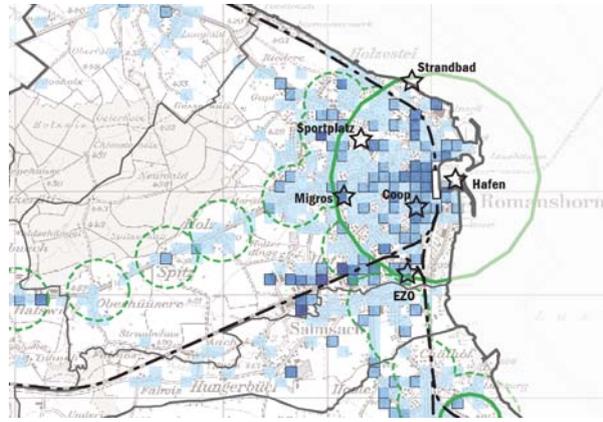


Abbildung 8: Beschäftigtendichte (2016) und Erschliessungsqualität (2020), Quelle: AP4 [2]

Die räumliche Entwicklungsstrategie (RES) ist ebenfalls ein wichtiges Instrument der Stadt Romanshorn. Sie zeigt die Entwicklungsabsichten der Stadt. Zentrale Elemente der RES sind der städtebauliche Leitplan sowie die definierten Entwicklungsschwerpunkte (ESP). Diese bilden eine wichtige Grundlage für die zu erwartende, bauliche Entwicklung, auf welche das GVK abgestimmt werden soll.

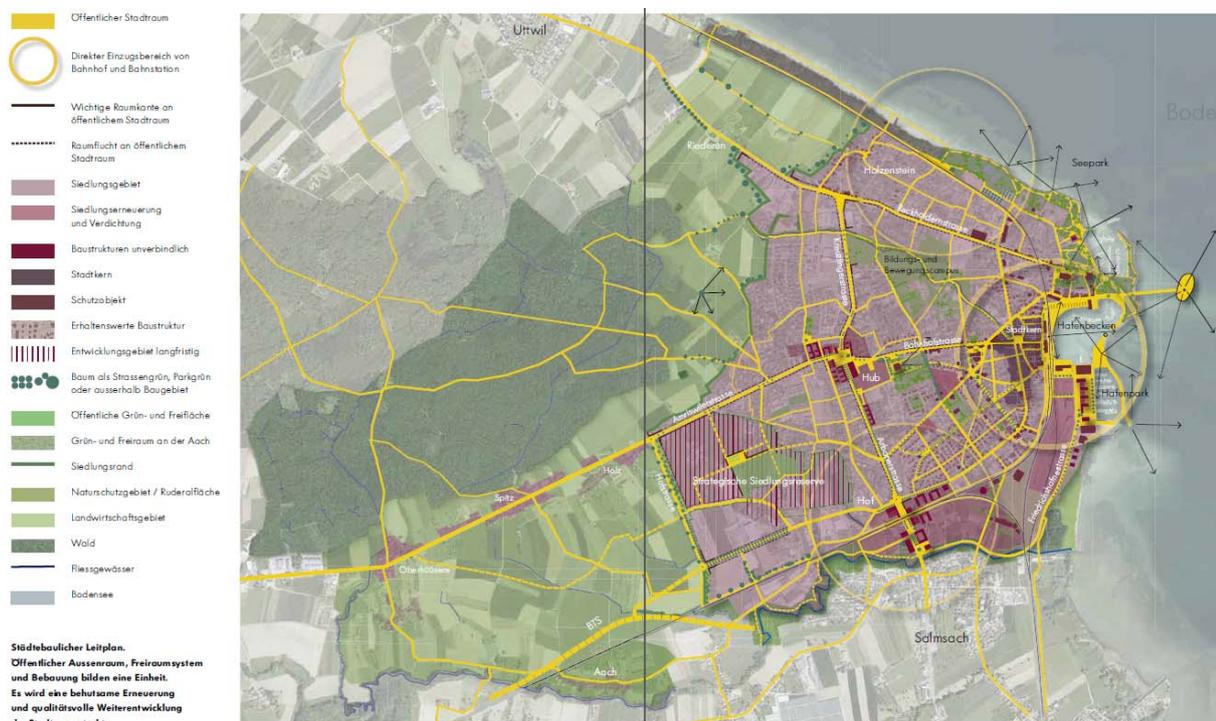


Abbildung 9: Städtebaulicher Leitplan, Quelle: [27]

Der städtebauliche Leitplan der RES umfasst folgende für das GVK zentrale Aussagen:

- Die Bahnhofstrasse führt als Stadtachse vom Kreisel Hub bis zum Bahnhof. Sie ist gestalterisch und mittels einer temporeduzierten Zone aufzuwerten. Insbesondere im östlichen Abschnitt sind die Zentrumsnutzungen zu stärken.
- Die Bereiche um die Kreisel Hub und Hof sind zwei wichtige Quartierzentren. Sie sind entsprechend zu fördern.
- Das Verdichtungspotenzial wird vor allem im Dreieck Hub, Hof und Hafen als gross angesehen. Im Norden und Westen von Romanshorn werden keine grösseren Veränderungen der Bebauungsstruktur erwartet.
- Die Bevölkerungszunahme wird wahrscheinlich eine Verkehrszunahme auf den kommunalen Strassenachsen Bahnhof- und Neuhofstrasse bewirken. Auf der Reckholdernstrasse ist zukünftig aufgrund fehlender Entwicklungen im Umfeld mit keiner grossen Verkehrszunahme zu rechnen.
- Zwischen Amriswiler- und Hofstrasse befindet sich eine als strategische Siedlungsreserve bezeichnete Fläche. Aufgrund der grossen Innenverdichtungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet ist gemäss Einschätzung der städtischen Stadtplanung eine Aktivierung der Reserve im Zeithorizont des GVK nicht zu berücksichtigen.
- Die Uferbereiche am See werden primär qualitativ verbessert. Eine bauliche Entwicklung ist ausser im Hafepark nicht vorgesehen.

Fazit und Handlungsfelder

Die RES definiert, wie sich Romanshorn räumlich entwickeln soll. Eine starke bauliche Entwicklung wird vor allem im Zentrum, am Hafenbecken sowie bei den Quartierzentren Hof und Hub erwartet. Zudem sollen die Wohngebiete zwischen diesen Gebieten nachverdichtet werden. Die Verdichtung und das Verkehrswachstum sind also primär im südlichen Bereich von Romanshorn zu erwarten, insbesondere auf der Bahnhof- und Neuhofstrasse.

Die nachfolgende Tabelle fasst den Fokus der geplanten Entwicklungen, den Zeithorizont sowie die für das GVK wichtigen Themen für die einzelnen Entwicklungsschwerpunkte zusammen. Die genannten Themen beschränken sich auf verkehrliche Aspekte, wie z.B. die Ansprüche an die Erschliessung.

Gebiet	Fokus Entwicklung	Zeithorizont	Themen für GVK
ESP 1 Stadtkern	Wohnen, Einkauf	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherstellung MIV-Zufahrt bis zum Stadtkern und zum Bahnhof ▪ Verbesserung der Koexistenz MIV und FVV ▪ Aufwertung Strassenraumgestaltung ▪ Mehrverkehr zu erwarten ▪ Bündelung Parkierung
ESP 2 Hafenbecken	Freizeit, Tourismus (nur qualitative Aufwertungen)	laufend	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bündelung oberirdische Parkierung ▪ Reduzierung der Emissionen durch Verbesserung Zufahrt ▪ Verbesserung Zugänglichkeit FVV und Stärkung Anbindung an Stadtkern
ESP 3 Hafenpark	Freizeit, Tourismus	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ möglicher Standort für neue Parkierung in Stadtkernnähe ▪ Optimierung Verknüpfung Bahnhof - Fähre - Park+Ride
ESP 4 Seepark	Freizeit (nur qualitative Aufwertungen)	laufend	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung Erschliessung Seebad zur Vermeidung Schleichverkehr ▪ Verbesserung Anbindung für FVV
ESP 5 Hof	Wohnen, Arbeit	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wichtiger Verkehrsknoten im kommunalen Strassen-netz ▪ Verbesserung FVV-Erschliessung des zukünftigen Quartierzentrums ▪ Anpassung Verkehrslenkung in Abhängigkeit zur Verkehrs-führung BTS/OLS
ESP 6 Hub	Wohnen, Einkauf	kurz- / mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wichtiger Verkehrsknoten im kommunalen Strassen-netz und Auftakt Stadtachse Bahnhofstrasse ▪ Verbesserung FVV-Erschliessung des zukünftigen Quartierzentrums ▪ Anpassung Verkehrslenkung in Abhängigkeit zur Verkehrs-führung BTS/OLS
ESP 7 Bildungs- und Bewegungs-campus	Bildung (nur qualitative Aufwertungen)	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Relevanz im GVK, da keine verkehrlichen Auswirkungen
strategische Siedlungsreserve	Wohnen (unklar ob realisierbar)	sehr langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Relevanz im GVK, da Umsetzung unklar

Tabelle 2: Übersicht Entwicklungsgebiete

Für die drei für das GVK vorrangig bedeutsamen ESP 1, 3 und 6 sind nachfolgend die Entwicklungsabsichten genauer erläutert. Die Erläuterungen der weiteren ESP finden sich im Anhang B.

ESP 1 Stadtkern

- Der Stadtkern umfasst den Bereich innerhalb der Hafener-, Salmsacher- und Schulstrasse.
- Es ist ein wichtiger Zielraum für Einkaufsnutzungen und Wohnen. Vor allem Letzteres soll künftig gefördert werden.
- Um eine ausreichende Belebung sicherzustellen, sind publikumsintensive Nutzungen auf die östliche Bahnhofstrasse und südliche Alleestrasse zu konzentrieren.
- Es wird angestrebt, alle Parkplätze in unterirdische Parkieranlagen zu verlagern und um den Stadtkern zu bündeln. Im Bereich der Hafenerstrasse wurde hierfür bereits das neue Parkhaus Bodan erstellt.
- Um die MIV-Erreichbarkeit des Stadtkerns sicherzustellen, darf über die Bahnhofstrasse weiterhin mit dem Auto in Richtung Stadtkern gefahren werden.
- Gemäss dem Gestaltungsrichtplan Innenstadt soll der östliche Teil der Bahnhofstrasse, ab der Einmündung der Salmsacherstrasse, als öffentlicher Begegnungsraum gestaltet werden.



Abbildung 11: Alleestrasse, Quelle: ewp



Abbildung 12: Bahnhofstrasse, Quelle: ewp

ESP 3 Hafepark

- Das Areal des Hafeparks ist ein wichtiger Zielpunkt für Freizeit und Tourismus. Die Fähre übernimmt eine verkehrliche Funktion von überregionaler Bedeutung.
- Künftig sind im Hafepark Wohnnutzungen vorgesehen. Das Potenzial für Dienstleistungsnutzungen wird als gross erachtet. Die Stadt geht in einer groben Schätzung von bis zu 1'400 neuen EW und etwa 1'800 neuen Arbeitsplätzen aus. Die Entwicklung des Kornhauses ist abgeschlossen.
- Im Hafepark existiert nebst den oberirdischen Parkplätzen bereits ein Parkhaus. Eine Verlagerung der oberirdischen Parkplätze auf die Westseite der Gleise wird als nicht sinnvoll erachtet.
- Gemäss dem Richtplan für das Hafeparkareal ist die heutige MIV-Erschliessung über die Friedrichshafenerstrasse auch langfristig vorgesehen. Für die direkte Anbindung des Hafeparkareals an das übergeordnete Strassennetz besteht hingegen noch kein Lösungsvorschlag.
- Die Entwicklung des Hafeparkareals ist mit der geplanten Gleisquerung im Süden zu koordinieren. Diese soll mittel- bis langfristig umgesetzt werden. Aus Sicht der Stadt ist der Nutzen dieser Gleisquerung auch kritisch zu betrachten, insbesondere bezüglich Erstellungs- und Unterhaltskosten. Die Verlegung des kantonalen Velowegs auf die geplante Gleisquerung kommt bloss bei einer Erstellung von Zufahrtsrampen in Frage.



Abbildung 13 (links): ESP Hafenpark, Quelle: RES

Abbildung 14 (oben): Heutiger Charakter des Areals

ESP 6 Hub

- In diesem Entwicklungsschwerpunkt stehen Wohnen und Einkaufen im Vordergrund. Diese Nutzungen sollen gefördert werden. Mit dem Einkaufszentrum Hubzelg besteht bereits eine zentrale, publikumsintensive Nutzung. Dessen Umfeld soll als Quartierzentrum sowie als Siedlungsschwerpunkt weiterentwickelt werden.
- Der Kreisel Hub dient als zentraler Orientierungspunkt im Strassensystem, bei welchem die drei Kantonsstrassenachsen zusammenlaufen. Er bildet zugleich den Auftakt der Bahnhofstrasse, die in den Stadtkern führt. Es besteht also eine gute Anbindung in alle Richtungen.
- Beim Einkaufszentrum Hubzelg besteht ein Parkhaus.
- Für das Gebiet besteht keine Abschätzung zum Arbeitsplatz- und Einwohnerpotenzial. Auch die Auswirkungen auf den Mehrverkehr sind nicht quantifiziert.
- Es ist vorgesehen, den Strassenraum deutlich aufzuwerten. Diese Massnahmen werden umgesetzt, um den ESP als Begegnungsort zu stärken. Dafür sollen die Entlastungen auf den Kantonsstrassen genutzt werden, die mit der Realisierung der BTS entstehen. Trotz der zu erwartenden Entlastungen ist auch weiterhin mit Durchgangsverkehr aus Norden Richtung BTS zu rechnen. In diesem Zusammenhang ist die Umlegung der Strassenachsenhauptbeziehung in West-Nord zu prüfen.
- Aufgrund von Widerstand aus der Bevölkerung wurde eine neue Bushaltestelle direkt beim Einkaufszentrum Hubzelg nicht umgesetzt. Die Auffindbarkeit der heute bestehenden Bushaltestellen ist nicht optimal, wird aber voraussichtlich vom Kanton noch verbessert.



Fazit und Handlungsfelder

In Romanshorn bestehen mehrere Entwicklungsschwerpunkte mit verschiedenen Ausrichtungen und Entwicklungsstadien. Bei den ESP 4 und 7 ist keine bauliche Verdichtung mit Auswirkungen auf den Verkehr geplant. Insgesamt sind noch viele Unklarheiten vorhanden und konkrete Auswirkungen auf den Verkehr sind kaum bekannt. Das GVK fokussiert deshalb auf die Entwicklungsschwerpunkte, welche am weitesten fortgeschritten sind und den dringendsten verkehrlichen Handlungsbedarf aufweisen. In Absprache mit der Stadt behandelt das GVK vorrangig die ESP 1 Stadtkern, 3 Hafencampus und 6 Hub. In diesen Gebieten sind bereits neuere Vorhaben umgesetzt worden oder absehbare Entwicklungen im Gange.

2.2.3 Freizeit und Einkaufen

In Romanshorn sind diverse lokale, aber auch überregionale Zielpunkte für Freizeit und Einkaufen vorhanden.

- Am gesamten Seeufer entlang stark frequentierte Nutzungen wie das Seebad, der Schlossberg, das Hafenbecken, der Hafen etc.
- Der Bodensee-Radweg
- Sportanlagen wie das Eissportzentrum am südlichen Stadtrand
- Die Autobau Erlebniswelt und das Locorama
- Die Kantonsschule inklusive mehrerer Sportplätze innerhalb des Stadtgebiets
- Einkaufsnutzungen an der Kreuzlingerstrasse (Aldi, Lidl), im Hubzelg (Migros, Denner) sowie im Stadtkern an der Bahnhof- und Alleestrasse (Coop, Einzelhandel). Bei allen Einkaufsnutzungen bestehen Parkierungsmöglichkeiten.



Abbildung 15: Übersicht der wichtigen Zielpunkte, Quelle: ewp

Fazit und Handlungsbedarf

Die verschiedenen Zielpunkte am See und in der Stadt stellen eine Qualität von Romanshorn dar. Dies generiert ein entsprechendes Verkehrsaufkommen. Aufgrund der zeitweilig hohen Nachfrage ergeben sich negative Auswirkungen wie Verkehrsüberlastungen oder Schleichverkehr im Umfeld der Zielpunkte. Es ist deshalb ein angemessenes Erschliessungssystem für die publikumsintensiven Zielpunkte anzubieten. Unter anderem soll die Parkierung sinnvoll organisiert und der FVV-Anteil am Freizeitverkehr erhöht werden.

2.3 Strassennetz und Zufahrtsachsen

Das übergeordnete Strassennetz von Romanshorn besteht aus drei Kantonsstrassen, welche aus den umliegenden Ortschaften in die Stadt führen und am Kreisel Hub zusammenkommen. Dieser stellt den zentralen Verkehrsknoten dar. Der Zielverkehr zum Stadtkern wird mehrheitlich auf drei, radial auf den Hafen zuführende, Strassen gebündelt.

Kantonales Strassennetz:

- Die Kreuzlinger-, Amriswiler- und Arbonerstrasse dienen als kantonale Hauptstrassen für die übergeordnete Erschliessung (Zufahrtsachsen zur Stadt). Diese Strassen weisen eine verkehrsorientierte, lineare Gestaltung auf. Velostreifen und Schutzinseln bei Querungsstellen sind mehrheitlich vorhanden. Vor allem die Arbonerstrasse wirkt als Trennelement und teilt das Siedlungsgebiet in westlich und östlich der Kantonsstrasse gelegene Quartiere.
- Die Reckholdernstrasse ist aktuell eine kantonale Nebenstrasse. Es ist geplant, dass diese per 1. Januar 2025 ins Eigentum der Stadt übergeht.
- Die Friedrichshafenerstrasse (kantonale Nebenstrasse) verbindet die Arbonerstrasse mit der MIV-Fährverbindung Richtung Friedrichshafen. Die Bedeutung dieser Strasse kann visuell im Strassenraum nicht wahrgenommen werden. Einzig eine Signalisation am Knoten (Arboner-/ Friedrichshafenerstr.) weist darauf hin.
- Die drei Verkehrsknoten Reckholdern-/Kreuzlingerstr., Kreisel Hub, Kreisel Hof stellen die eigentlichen Eingangstore in die Stadt dar und sind Anschlusspunkte in das untergeordnete Erschliessungssystem. Ab jedem der drei Knoten führt eine Strassenachse in den Stadtkern.



Abbildung 16: Knoten Reckholdern-/Kreuzlingerstr. / Kreisel Hub / Kreisel Hof, Quelle: ewp

Kommunales Strassennetz:

- Die Bahnhof- und Neuhofstrasse sind Gemeindestrassen mit Sammelfunktion. Zusammen mit der Reckholdernstrasse bilden sie jeweils den Zugang zum Stadtkern aus Westen, Süden resp. Norden (Zufahrtsachsen zum Stadtkern). Die Neuhof- und Reckholdernstrasse wirken aufgrund der sehr linearen und monotonen Gestaltung sowie den fehlenden publikumsorientierten Nutzungen verkehrsorientiert. Ein städtischer Charakter wird erst am Strassenende vor dem Stadtkern wahrnehmbar.
- Abgesehen von der Bahnhofstrasse ist auf allen vorher genannten Strassen die Aufenthaltsqualität für den FVV gering. Die verkehrliche, durchleitende Funktion steht klar im Vordergrund. Eine Strassenhierarchie fehlt weitgehend und eine Lenkung der Verkehrsströme findet kaum statt.
- Die Erschliessung des Seebads via Badstrasse ist an Tagen mit hoher Nachfrage unbefriedigend und führt im angrenzenden Quartier Holzenstein zu Schleichverkehr via Obstgarten- und Hinterwiesenstrasse. Die erwünschte Zufahrtsroute ist unklar.

- Die Hofstrasse erschliesst das Arbeitsplatzgebiet Hof und schafft eine direkte Verbindung zwischen Amriswiler- und Arbonerstrasse, ohne das eigentliche Siedlungsgebiet zu durchfahren. Die Anschlusspunkte mit Kreiseln und die verkehrsorientierte Gestaltung verstärken den Charakter als südwestliche «Umfahrungsstrasse». Zukünftig wäre die Hofstrasse auch Zubringer zum Anschluss der BTS.
- Die Alleestrasse im Anschluss an die Reckholdernstrasse bildet eine zentrale Achse durch den Stadtkern. Der Stadtkern wird durch die Schul-, Hafen- und Salmsacherstrasse begrenzt. Die Hafenstrasse dient zusätzlich als wichtige Zufahrt bis ans Hafenbecken.
- Die Salmsacher- und Pestalozzistrasse bilden ergänzende, parallele Achsen zur Bahnhof- und Neuhofstrasse. Sie sind primär zur Erschliessung der Wohnnutzungen sowie für den FVV und ÖV von Bedeutung.
- Der Bachweg ist eine wichtige Achse des FVV aus Nordwesten vorbei an der Kantonsschule zum Stadtkern.

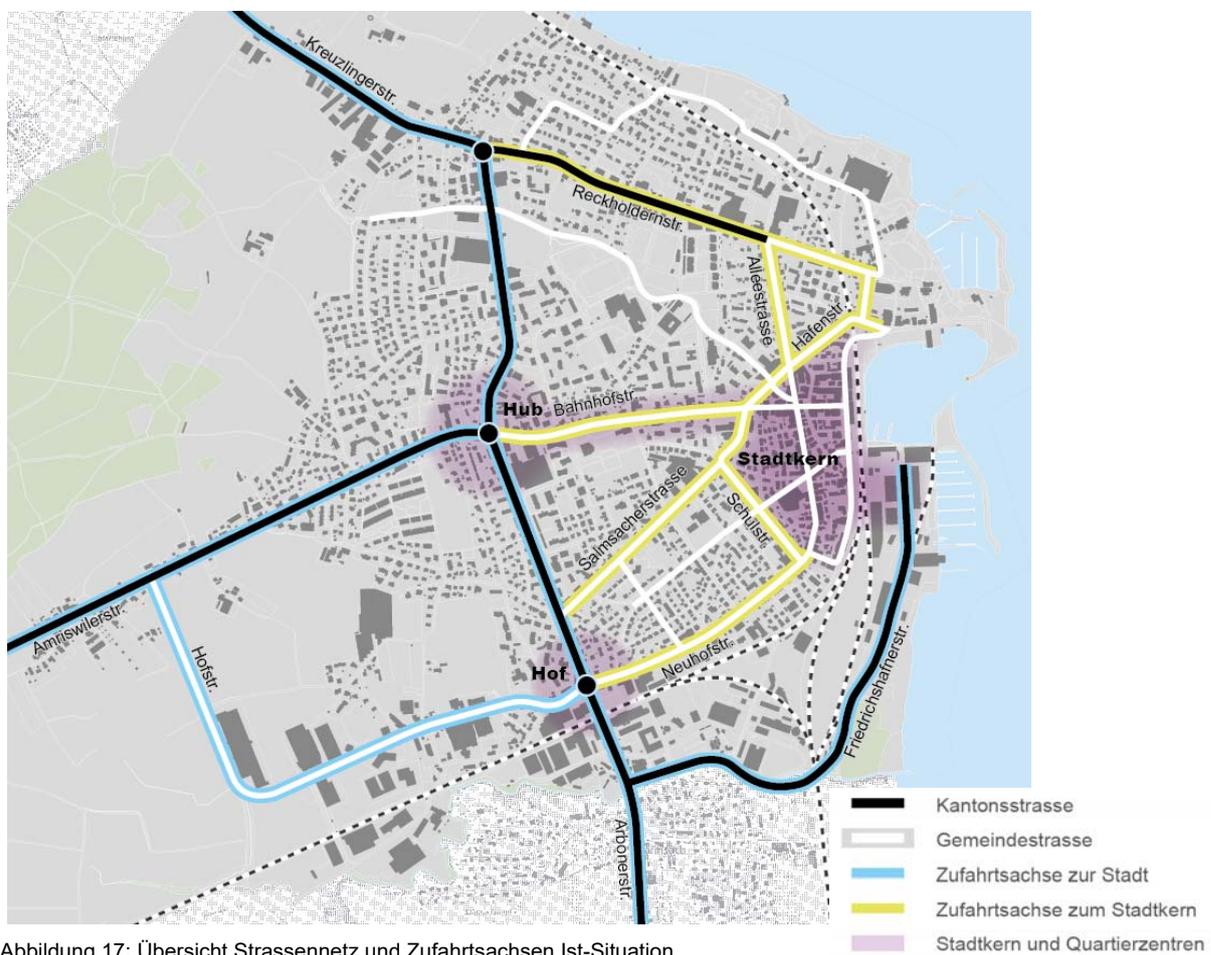


Abbildung 17: Übersicht Strassennetz und Zufahrtsachsen Ist-Situation

Die Analyse zeigt, dass vor allem die Zufahrtsachsen die Verkehrssituation für alle Verkehrsmittel prägen. Deshalb werden diese in den nachfolgenden Tabellen 3 bis 5 detaillierter analysiert. Dabei wird unterschieden zwischen den Zufahrtsachsen zur Stadt, den Zufahrtsachsen zum Stadtkern sowie weiteren grösseren kommunalen Strassen und Wegen. Die heutigen Funktionen, bereits geplante Massnahmen sowie aus der Analyse abgeleitete zukünftige Funktionen sind je Strasse angegeben.

Zufahrtsachsen zur Stadt

Strasse / Knoten	Eigentum / Funktion Heute	Defizite / Handlungsfeld	Bekannte, geplante Massnahmen
Kreuzlingerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonsstrasse ▪ MIV Zugang von Norden (Uttwil) ▪ kant. Veloroute 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungskonflikte durch hohes Verkehrsaufkommen ▪ verkehrsorientierte Erscheinung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ komb. Fuss-/Veloweg (AP4) ▪ Strassenraumgestaltung und beidseitig Velostreifen innerorts (KRP)
Amriswilerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonsstrasse ▪ MIV Zugang von Westen (Amriswil) ▪ kant. Veloroute 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungskonflikte durch hohes Verkehrsaufkommen ▪ verkehrsorientierte Erscheinung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strassenraumgestaltung und beidseitig Velostreifen innerorts (KRP)
Arbonerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonsstrasse ▪ MIV Zugang von Süden (Salmsach) ▪ kant. Veloroute 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohes Verkehrsaufkommen ▪ stark verkehrsorientierte Erscheinung und Trennung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ komb. Fuss-/Veloweg auf ganzer Länge (AP4) ▪ Strassenraumgestaltung (KRP)
Hofstrasse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeindestrasse ▪ Erschliessung Arbeitsplatzgebiet Hof ▪ evtl. gewisse Entlastungswirkung als «Südwestumfahrung» 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlende ÖV-Erschliessung ▪ keine Veloinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Übergang ins Eigentum des Kantons und Ausbau, wenn Anschluss BTS realisiert (KRP) ▪ Gestaltungsplan mit Raumsicherung für Bushaltestellen
Friedrichshafnerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonsstrasse ▪ MIV Zufahrt zum Hafen und zur Fähre 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erkennbarkeit ab Arbonerstrasse ungenügend 	-
Kreisel Hub	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonseigentum ▪ Verkehrsknotenpunkt ▪ Auftakt Bahnhofstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsüberlastung durch Rückstau am Knoten ▪ keine Lenkungswirkung durch Kreiselform, fehlende Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung zur Erhöhung Verkehrssicherheit und Verbesserung FVV-Übergänge (AP4) ▪ Buspriorisierung (KRP) ▪ Stärkung Quartierzentrum (RES/ESP)
Kreisel Hof	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonseigentum ▪ Verkehrsknotenpunkt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Lenkungswirkung durch Kreiselform ▪ fehlende Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung Veloführung (AP4) ▪ Erhöhung Verkehrssicherheit und Verbesserung FVV-Übergänge sowie Buspriorisierung (KRP) ▪ neues Quartierzentrum (RES/ESP)
Knoten Reckholdernstrasse (Scharfes Eck)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonseigentum ▪ Verkehrsknotenpunkt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unklare Verkehrslenkung ▪ ungenügende Veloinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung Veloführung (AP4) ▪ Erhöhung Verkehrssicherheit und Verbesserung FVV-Übergänge sowie Buspriorisierung (KRP, laufende Studie durch kant. Tiefbauamt)

Tabelle 3: Zufahrtsachsen zur Stadt

Zufahrtsachsen zum Stadtkern

Strasse	Eigentum / Funktion Heute	Defizite / Handlungsfeld	Bekannte, geplante Massnahme
Reckholdernstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Kantonsstrasse MIV Zugang von Norden zum Stadtkern 	<ul style="list-style-type: none"> verkehrsorientierte Erscheinung keine Veloinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Übergang ins Eigentum der Stadt ab 2025 Strassenraumgestaltung mit beidseitig Velostreifen
Alleestrasse	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestrasse MIV Zugang von Norden zum Stadtkern FVV Zugang Richtung Seebad 	<ul style="list-style-type: none"> nördlicher Abschnitt mit verkehrsorientierter Erscheinung 	<ul style="list-style-type: none"> Einkaufs- und Gastromeile im Süden Strassenraumgestaltung im nördlichen Abschnitt in Planung
Bahnhofstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestrasse MIV und FVV Zugang von Westen zum Stadtkern Funktion als Stadtachse mit Einkaufsnutzungen 	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltungsdefizite ungenügende FVV-Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> BGK (AP3 und AP4), angestrebte Flaniermeile im östlichen Abschnitt
Neuhofstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestrasse MIV Zufahrt von Süden zum Stadtkern 	<ul style="list-style-type: none"> verkehrsorientierte Erscheinung keine Veloinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> BGK (AP4), Strassenraumgestaltung mit beidseitig Velostreifen
Schulstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestrasse Erschliessungsring Stadtkern Verbindung zw. Zufahrtsachsen 	-	-
Hafenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestrasse Zufahrt zum Hafenbecken und zu Parkplätzen 	-	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung Zufahrt zu Parkierungsanlagen
Salmsacherstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindestrasse Veloverbindung zum Stadtkern 	-	<ul style="list-style-type: none"> Behindertengerechter Umbau der Bushaltestelle in Kombination mit Trottoirnase

Tabelle 4: Zufahrtsachsen zum Stadtkern

Weitere grössere kommunale Strassen

Strasse	Eigentum / Funktion Heute	Defizite / Handlungsfeld	Bekannte, geplante Massnahme
Pestalozzistrasse	<ul style="list-style-type: none"> FVV Zugang Zufahrt Coop-Parkhaus 	-	-
Bachweg	<ul style="list-style-type: none"> FVV Zugang von Nord-Westen 	<ul style="list-style-type: none"> punktuell Konflikte zwischen FV und VV 	<ul style="list-style-type: none"> Entschärfung Konfliktpunkte bei Knoten

Tabelle 5: Grössere kommunale Strassen und Wege

Fazit und Handlungsbedarf

Die Kantonsstrassen stellen die übergeordnete Erschliessung sowie das Durchleiten des Durchgangsverkehrs sicher. Auf diesen bestehen Defizite in der siedlungsverträglichen Integration. Ab den grossen Verkehrsknoten führen Achsen Richtung Stadtkern. Bei den Achsen ist kaum eine Strukturierung nach Funktion sichtbar. Heute leitet sich die Funktion primär von der geografischen Lage im Strassennetz ab und wird ansonsten kaum gesteuert. Ebenfalls ist die Bedeutung der Achsen gestalterisch nicht sichtbar. Zudem kann die gewünschte Verkehrslenkung an den Knotenpunkten verbessert werden.

Vor allem die Zufahrten zum Stadtkern sind zu überprüfen: Welche Achse ist primär für welches Verkehrsmittel geeignet. Wie hat deren Gestaltung zu erfolgen. Die zukünftige Rolle der Hofstrasse ist zu klären. Weitere Defizite bestehen bei der Erschliessung des Seebads sowie der Zufahrt zum Hafen.

2.4 Motorisierter Verkehr

2.4.1 Temporeduzierte Zonen

Auf dem untergeordneten Strassennetz bestehen diverse Tempo-30-Zonen und neue sind geplant. Zudem sind auf dem Bahnhofplatz und auf dem südlichen Abschnitt der Alleestrasse Begegnungszonen eingerichtet. Die temporeduzierten Zonen erhöhen die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer, reduzieren Emissionen und tragen zu einer höheren Verkehrssicherheit bei. Zusätzlich tragen Strassen mit verkehrsberuhigtem Betrieb und nachgelagert auch ihre Erscheinung zur besseren Umfeldqualität bei. Die nachfolgende Abbildung zeigt die bestehenden sowie die geplanten temporeduzierten Zonen.



Abbildung 18: Übersicht bestehende und geplante Tempo-30 Zonen und Begegnungszonen, Quelle: Stadt Romanshorn

Fazit und Handlungsbedarf

Temporeduzierte Zonen sind in Romanshorn mehrfach vorhanden, die Realisierung von weiteren Zonen ist geplant. Diese Vorhaben sind zu unterstützen und ins GVK zu übernehmen. Zusätzlich ist zu prüfen, ob sich ausserhalb der einzelnen Quartiere grössere kommunale Strassen für eine Temporeduktion eignen. Damit kann fast flächendeckend ein Niedriggeschwindigkeitsansatz verfolgt und umgesetzt werden.

2.4.2 Verkehrsaufkommen

Für die Strassen in Romanshorn bestehen aus verschiedenen Quellen Angaben zum Verkehrsaufkommen. Diese stammen aus der kantonalen Zählstelle beim Kreisel Hub, punktuellen kommunalen

Verkehrsmessungen sowie aus dem kantonalen Verkehrsmodell. Die Verkehrszahlen sind in Abbildung 19 ersichtlich. Weitere Angaben zu regionalen Verkehrsbelastungen sowie den zu erwartenden Veränderungen nach Realisierung BTS/OLS befinden sich im Anhang A.

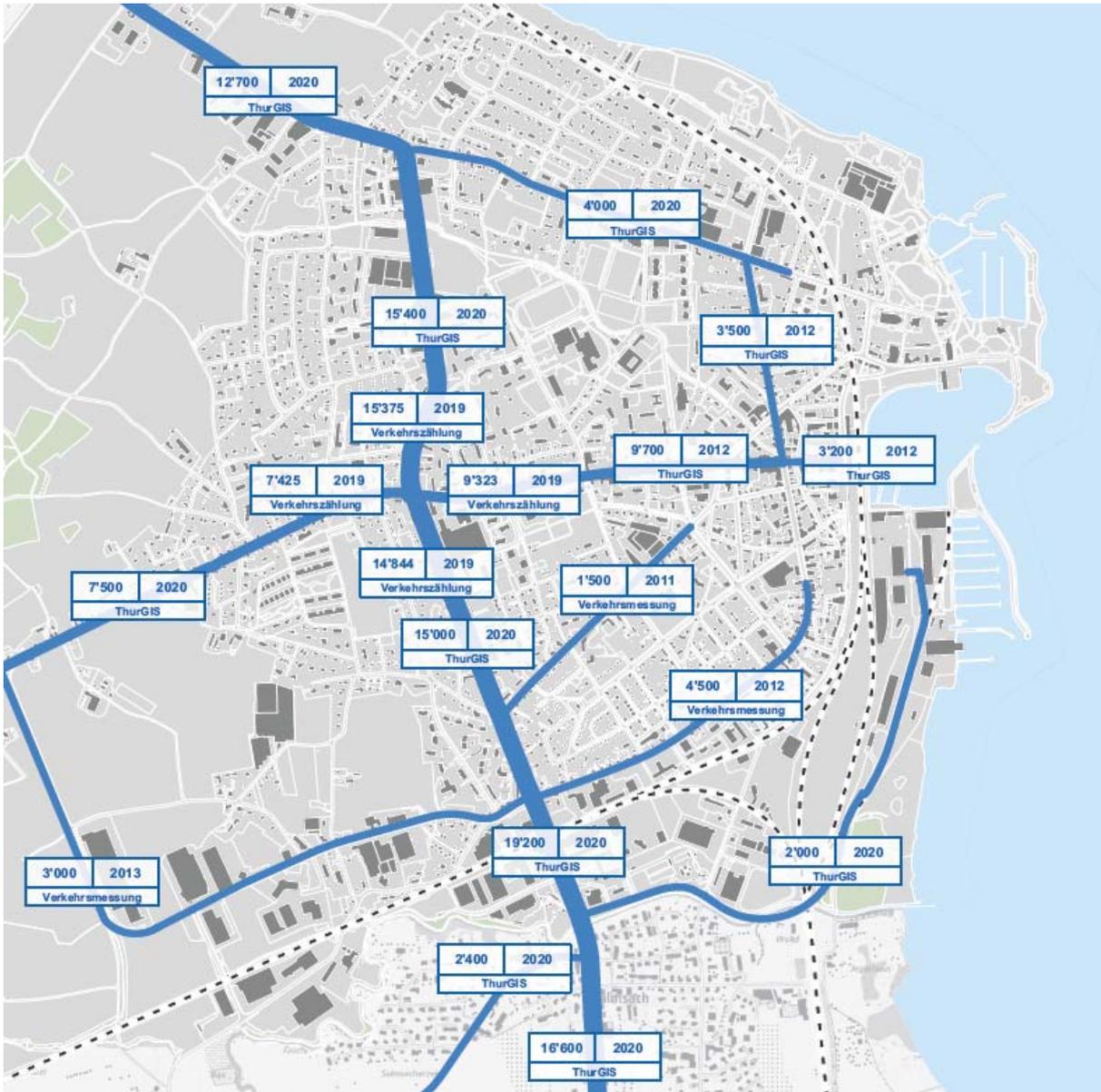


Abbildung 19: Strassen mit Verkehrsaufkommen in DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr), Quelle: [20]

- Die Nord-Süd Verbindung ist mit ca. 15'000 Fahrzeugen DTV im Siedlungsgebiet deutlich am stärksten belastet. Aufgrund der DTV-Werte ausserhalb des Siedlungsgebietes auf der Kreuzlinger- und Arbonerstrasse ist davon auszugehen, dass ein Grossteil des Verkehrs Romanshorn als Durchgangsverkehr passiert.
- Die Amriswilerstrasse weist mit ca. 7'500 Fahrzeugen DTV nur eine etwa halb so hohe Verkehrsbelastung auf.

- Auf dem kommunalen Strassennetz weist die Bahnhofstrasse die höchste Verkehrsbelastung auf (ca. 9'000 Fz. DTV). Daraus lässt sich schliessen, dass sie als Zufahrtachse für den MIV zum Stadtkern die grösste Bedeutung hat.
- Die Verkehrsbelastungen auf der Reckholdern- und Neuhoferstrasse sind etwa gleich hoch. Somit ist die nördliche und südliche Zufahrtsachse für den MIV zum Stadtkern etwa gleich gross.
- Der Kreisel Hub weist ein relativ grosses Verkehrsaufkommen auf, er hat eine klare Hauptbeziehung in Nord-Süd-Richtung. Zusätzlich mündet mit der Bahnhofstrasse eine ebenfalls stark belastete Strasse in den Kreisel. Zu Hauptverkehrszeiten treten Verkehrsüberlastung am Kreisel und insbesondere auf der Arbonerstrasse Rückstau auf.

Fazit und Handlungsbedarf

Auf der Kreuzlinger- und Arbonerstrasse treten nach Aussagen der Stadt zu Spitzenzeiten Verkehrsüberlastungen auf. Dies verstärkt ihre trennende Wirkung im Siedlungsgebiet. Die kommunalen Strassen sind deutlich weniger belastet, wenn auch die Bahnhofstrasse mit 9'000 DTV doch stark befahren ist und die dritthöchste Belastung aufweist. Eine mögliche Verlagerung auf die weniger belasteten Zufahrtsachsen zum Stadtkern ist zu klären. Es besteht mit dem Bau der BTS/OLS die Chance, dass vor allem auf der Nord-Süd und West-Süd Verbindung eine deutliche Verkehrsreduktion des Durchgangsverkehrs möglich ist. Zusätzlich wird sich der Quell- und Zielverkehr stärker auf die Amriswiler- und Hofstrasse verlagern.

2.4.3 Parkierung

Romanshorn verfügt über ein Parkierungsreglement [26] aus dem Jahr 1997. Darin ist festgelegt, wie die öffentlichen Parkplätze bewirtschaftet werden. Parkplätze mit hoher Nachfrage können finanziell bewirtschaftet werden (minimal Fr. 0.50 und maximal Fr. 2.00 pro Stunde). Ebenfalls bedarf ein nächtliches Parkieren eine kostenpflichtige Bewilligung (Fr. 30 pro Monat) der Stadt. Die öffentlichen Parkplätze ausserhalb des Stadtkerns sind mehrheitlich nicht bewirtschaftet, im Stadtkern ist die Parkierung über Blaue Zonen geregelt. Bei zentralen Parkierungsanlagen, wie beispielsweise am Hafen oder am Seebad, sind die Parkplätze monetär bewirtschaftet.

Im Jahr 2014 standen in Romanshorn insgesamt ca. 2'400 öffentlich zugängliche Parkfelder zur Verfügung [25]. Mehrheitlich befinden sich diese Parkplätze in grösseren unter- oder oberirdischen Parkierungsanlagen sowie als Längsparkierung im Strassenraum. Vor allem die Parkplätze im Umfeld des Hafens und des Seebads sind flächenintensiv und reduzieren somit den verfügbaren Freiraum und mindern dessen Attraktivität. Die Parkfelder auf den Zufahrtsachsen prägen den Strassenraum negativ und reduzieren den Raum für den FVV.

Die wichtigsten Parkierungsanlagen sind:

- Mehrere Park+Ride Anlagen am Bahnhof (bewirtschaftet)
- Ein Parkhaus im Hafepark und Parkplätze am Hafenbecken, Schlossberg und Seebad (bewirtschaftet)
- Private Parkierungsanlagen bei Einkaufsnutzungen (Coop, Migros, Aldi, Lidl). Diese Parkplätze sind auch für Anlässe verfügbar.

- Im Stadtkern wurde ein neues Parkhaus (Bodan) realisiert. Ein weiteres Parkhaus im Bereich Hafenstrasse / Schützengasse ist beim Abbau von oberirdischen Parkplätzen als Kompensation angedacht

In der Stadt sind relativ viele Parkplätze vorhanden. Jedoch ist die Auffindbarkeit der Parkieranlagen nicht optimal. Ein Parkleitsystem ist nicht vorhanden. An Spitzentagen mit viel Freizeitverkehr sind gewisse Parkieranlagen überlastet. Dies führt zu unerwünschtem Parksuchverkehr und vor allem auch im Bereich des Hafenbeckens zu Rundfahrten auf der Hafenstrasse (Poserverkehr¹). Im Bereich des Seebads besteht zudem die Problematik, dass die Zufahrt einerseits via Reckholdern- und Badstrasse möglich ist, aber auch via Hinterwiesenstrasse durch das Wohngebiet Holzenstein. Dies führt punktuell zu hohen Emissionen auf den Quartierstrassen. Verschärft wird dies durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen, welche nur auf einem Teilabschnitt der Hinterwiesenstrasse bestehen. Dies hat eine Verlagerung des Schleichverkehrs auf andere Quartierstrassen ohne Durchfahrts-widerstand zur Folge. Generell führen die vielen und zentral gelegenen Parkplätze zu einer hohen Attraktivität für den MIV auf Strassen in den Stadtkern und zum See.

Gemäss dem kommunalen Richtplan [23] soll die Bewirtschaftung der Parkplätze dreistufig erfolgen. Westlich der Kreuzlinger- und Arbonerstrasse stehen die Parkplätze ohne Bewirtschaftung zur freien Nutzung. Östlich davon sind Blaue Zonen eingerichtet und im Stadtkern erfolgt eine monetäre Park-platzbewirtschaftung. Eine finanzielle Bewirtschaftung ist bei allen publikumsintensiven Einrichtungen vorgesehen. Ebenfalls ist angedacht, die zentrumsorientierte Parkierung gebündelt am Rand des Stadtkerns anzuordnen und direkt ab den Zufahrtsachsen zu erreichen. Ebenfalls ist das Hafenbecken möglichst frei von Parkierungsflächen zu halten. Die Parkplätze sind in eine zentrale Parkierungsan-lage zu verlagern.



Abbildung 20: Parkplatz vor dem Seebad



Abbildung 21: Parkplatz als Abschluss der Hafenstrasse

¹ Dabei handelt es sich um Autofahrende, welche aufgrund der gefahrenen Fahrzeuge auffallen wollen. Um auf sich aufmerksam zu machen, erzeugen sie dafür meist unnötigen Lärm. Zusätzlich entstehen dabei oft unnötige Fahrten auf immer ähnlichen Strassenabschnitten.

Fazit und Handlungsfelder

Das Parkplatzangebot in Romanshorn ist verhältnismässig gross. Zudem sind bei allen wichtigen Nutzungen wie beim Seebad, beim Hafenbecken oder bei grossen Einkaufsnutzungen Parkplätze vorhanden. Die Zufahrt zu den Parkieranlagen ist jedoch nicht überall optimal gelöst. Vor allem im Bereich des Hafenbeckens und des Seebads besteht diesbezüglich Optimierungspotenzial. Ebenfalls unterstützt das grosse und gut zugängliche Angebot einen hohen MIV Anteil. Um eine nachhaltige Verkehrsabwicklung zu fördern, ist das Parkplatzangebot und dessen Lage entsprechend zu überprüfen. Durch die unterschiedlichen Bewirtschaftungsarten können unerwünschte Verlagerungseffekte auftreten. Eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftung und Bündelung der Parkplätze ist anzustreben.

2.4.4 Unfälle

Die vom 1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2019 registrierten Unfälle [17] konzentrieren sich vor allem auf den Kantonsstrassen sowie im Stadtkern. Unfälle mit Velobeteiligung verteilen sich in etwa gleichmässig über das ganze Stadtgebiet, wobei jedoch die Kreisel Hub und Hof eine Häufung von Einbiegeunfällen aufweisen. Zu beachten ist, dass es eine Dunkelziffer an nicht registrierten Unfällen gibt.

Unfallhäufungen sind an folgenden Stellen im Strassennetz vorhanden:

- Knoten Kreuzlinger-/Sonnenstrasse: Auffahrunfälle wegen Kolonnenverkehr.
- Querungsstelle auf der Höhe Kreuzlingerstrasse 20: Auffahrunfälle vor Fussgängerstreifen (FGS). Mögliche Ursache kann überhöhte Geschwindigkeit auf der geraden Strecke und/oder zu geringer Fahrzeugabstand sein.
- Kreisel Hubzelg: Ein- und Abbiegeunfälle.
- Querungsstelle auf der Höhe Arbonerstrasse 16: Auffahrunfälle vor FGS. Mögliche Ursache kann überhöhte Geschwindigkeit auf der geraden Strecke und/oder zu geringer Fahrzeugabstand sein.
- Knoten Arboner-/Salmsacherstrasse: Ein-/Abbiegeunfälle.
- Kreisel Hof: Ein- und Abbiegeunfälle.
- Arbonerstrasse vor der Bahnunterführung: Auffahrunfälle wegen stockendem Verkehr.
- Einzelne Unfälle beim Kreisel Amriswiler-/Hofstrasse.
- Diverse Unfälle entlang der Bahnhofstrasse, leichte Häufung bei Kreuzungen.
- Diverse Unfälle auf dem Bahnhofplatz.
- Diverse Unfälle entlang der Alleestrasse.

Fazit und Handlungsbedarf

Die registrierten Unfälle konzentrieren sich an den Knoten sowie an einzelnen Querungsstellen. Auffällig ist die Unfallhäufigkeit vor allem auf der Kreuzlinger-, Arboner- und Bahnhofstrasse. Die Strassenraumgestaltung und Infrastruktur der erwähnten Strassen weisen offensichtlich Defizite auf. Der Betrieb und die Strassengestaltung sind zugunsten höherer Verkehrssicherheit zu überprüfen.

2.5 Öffentlicher Verkehr

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) konzentriert sich in Romanshorn auf den Bahnhof und den angrenzenden Hafen, wo alle Bahn-, Bus und Schiffsangebote zusammenkommen. Die Drehscheibe des ÖV wird ergänzt durch einen Park+Ride Parkplatz, Mobility Carsharing, diverse Veloabstellanlagen sowie ein saisonales Rent-a-Bike Angebot.

Heutiges Angebot

Bahnverbindungen bestehen im Fernverkehr stündlich mit dem IC8 Richtung Frauenfeld, Zürich und Brig. Hinzu kommt eine RegioExpress Verbindung stündlich nach St.Gallen und Herisau bzw. nach Kreuzlingen und Konstanz. Zusätzlich bestehen mit Turbo mehrere S-Bahnverbindungen im Regionalverkehr. Die S1 fährt Richtung Kreuzlingen / Schaffhausen bzw. St.Gallen / Wil, die S7 Richtung Amriswil / Weinfelden bzw. Arbon / Rorschach und die S10 Richtung Weinfelden / Wil. Romanshorn liegt im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind.

Die Buslinie 940 (Amriswil – Romanshorn – Arbon) verkehrt im Halbstundentakt und erschliesst verschiedene Quartiere in Romanshorn. Die Streckenführung verläuft auf zwei unterschiedlichen Routen aus Westen resp. Süden zum Bahnhof Romanshorn. Am Bahnhof hat der Bus elf Minuten Aufenthalt, was durchgängige Fahrten zwischen den West- und Süd-Quartieren mit dem ÖV unattraktiv macht.

Mit der Bodensee-Fähre Friedrichshafen-Romanshorn werden die zwei Städte stündlich verbunden. Die Mitfahrt ist dabei zu Fuss, mit dem Velo oder dem Auto möglich. Ergänzend bestehen für den FVV diverse saisonale Verbindungen mit Kursschiffen zu anderen Stationen am Bodensee. Für das öffentliche Verkehrssystem hat jedoch die Personen- und Autofähre nach Friedrichshafen die grösste Bedeutung. Insbesondere im touristischen Verkehr sowie mit der direkten Umsteigemöglichkeit auf die Bahn oder als Zubringer zum Bodensee-Radweg hat die Fähre eine wichtige Funktion.

Die Umsteigeverbindungen am Bahnhof Romanshorn weisen grundsätzlich kurze Wege auf. Die Bushaltestelle, die Perronanlagen sowie die Fähranlegestelle sind etwa 150m voneinander entfernt. Es konzentrieren sich alle Wege auf eine einzige zentrale Bahnofsunterführung. Auf das Mittelperron führt nur eine einseitige Zugangsrampe. Da der Aufgang der Unterführung nicht in der Verlängerung der Bahnhofstrasse liegt, entstehen diverse Querbeziehungen über den Bahnhofplatz. Dieser ist als Begegnungszone signalisiert. Aufgrund der hohen Attraktivität des Hafenbeckens weist der Platz ein hohes Personenaufkommen im Umfeld auf, was punktuell (Unterführung, Zugang Fähre) zu Engstellen führt. Ebenfalls ist die Anordnung der Bushaltestelle Richtung Arbon in der Rislenstrasse nicht sehr prominent platziert und weist nur eine sehr geringe Haltestelleninfrastruktur auf. Ungenügend ist die Verkehrssicherheit durch die Veloführung auf dem Trottoir, welches ebenfalls Wartebereich für den Bus ist. Aufgrund der Doppelfunktion der Fähre für den Personen- und Autotransport ergeben sich an der Anlegestelle zeitweise beengte Platzverhältnisse und die Längsverbindung entlang des

Hafenbeckens wird unterbrochen. Insgesamt hat die Anlegestelle Potenzial für eine gestalterische Aufwertung und Verbesserungen in der Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsströme.

Im Rahmen des kantonalen Projekts «Konzept Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau» [8] wurde auch der Bahnhof Romanshorn untersucht. Das Ist-Angebot ergänzender Mobilitätsangebote am Bahnhof wurde analysiert und das kurzfristig sowie bis 2040 anzustrebende Ziel-Angebot definiert. Das Angebot an Park+Ride Stellplätzen, Carsharing sowie Taxi-Stellplätze ist auch langfristig ausreichend. Ausbaupotenzial besteht bei Kiss+Ride Stellplätzen und bei Abstellanlagen für Bike+Ride. Die Parkfelder auf dem Bahnhofplatz werden nicht als Kiss+Ride Stellplätze betrachtet, da diese mehrheitlich für den Kundenverkehr von angrenzenden Lebensmittelläden genutzt werden. Am Bahnhof stehen Mobility-Fahrzeuge zur Verfügung.

Erschliessungsqualität ÖV

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen, dass nur einzelne Siedlungsgebiete keine ÖV-Erschliessung aufweisen. Neben Teilen von Wohnquartieren (Holzgasse, Kastauden, Holzenstein) ist mit dem Arbeitsplatzgebiet Hof jedoch ein wichtiger Zielraum nicht mit dem ÖV erschlossen (keine Zuordnung zu einer ÖV-Güteklasse). Die Zugangswege zur nächsten Bushaltestelle Hofstrasse sind lange und die Nutzung des ÖV deshalb unattraktiv. Eine gute ÖV-Erschliessung ist aber Voraussetzung für eine Weiterentwicklung des Gebiets. Dazu bestehen Ideen der Umlegung der Buslinie sowie der Richtplaneintrag zur neuen S-Bahn-Station Hof-Salmsach. Ausserhalb des Einzugsgebietes des Bahnhofs wird mit dem Busangebot nur eine Güteklasse D erreicht.

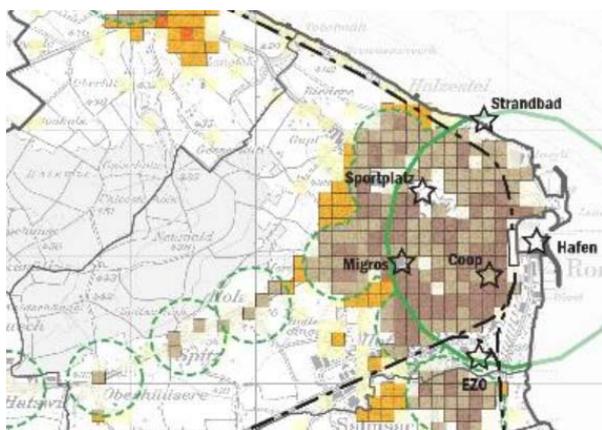


Abbildung 22: Siedlungsgebiete mit ungenügender ÖV-Erschliessung, Quelle: [2]

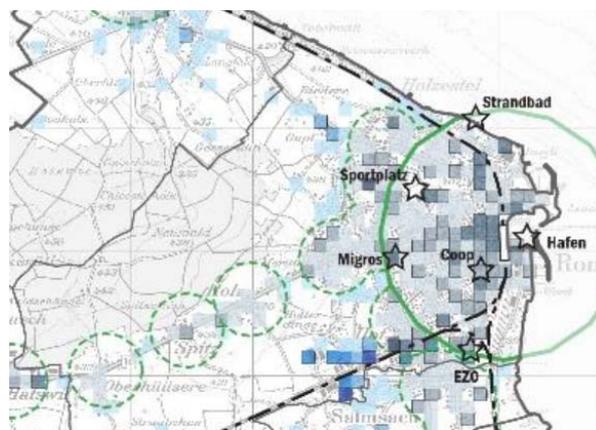


Abbildung 23: Arbeitsplatzgebiete mit ungenügender ÖV-Erschliessung, Quelle: [2]

Ausbauabsichten

Mit dem Ausbauschritt 2035 der SBB ist eine halbstündliche Erschliessung von Romanshorn durch den Fernverkehr geplant. Dies würde die Anbindung nach Zürich und an die restliche Schweiz deutlich verbessern. Auf dem Stadtgebiet sind gemäss kantonalem Richtplan zwei neue S-Bahn-Stationen geplant. Was diese für Auswirkungen auf die Fahrpläne hätten, ist nicht bekannt. Während im AP3 [1] noch beide Stationen (Hof-Salmsach und Holzenstein-Seebad) Bestandteil der Massnahmen waren, ist im AP4 [3] nur noch die Station Hof-Salmsach aufgeführt. Die Realisierung der Station Holzenstein-Seebad ist somit bis auf weite Sicht unwahrscheinlich. Da die Station Hof-Salmsach nicht Teil des Ausbauschritts 2035 ist, ist deren Umsetzung ebenfalls offen. Hier bestehen zusätzlich weitere Unklarheiten zum geeigneten Standort für eine optimale Erschliessung des ESP Hof [11].

Um die ÖV-Erschliessung von publikumsintensiven Nutzungen zu verbessern, wurde stadintern eine optimierte Streckenführung geprüft. Aufgrund der Ablehnung der angedachten Anpassungen durch die Bevölkerung, wurden diese nicht umgesetzt. Zentrale Inhalte waren die Umlegung der Buslinie im südlichen Streckenabschnitt auf die Bahnhofstrasse mit einer neuen Haltestelle im Bereich Hubzelg sowie eine Verschiebung der Haltestelle Coop in die Schulstrasse.

Fazit und Handlungsbedarf

Die regionale ÖV-Anbindung ist über den Bahnhof Romanshorn mit verschiedenen Bahnangeboten sichergestellt und mit mindestens halbstündlichen Verbindungen innerhalb des Kantons sowie nach St.Gallen gut. Die lokale Erschliessung funktioniert über die Buslinie 940. Die Optimierung der Streckenführung wurde bereits geprüft, aber wieder verworfen. Eine erneute Überprüfung oder eine ergänzende Linie ist gemäss Begleitgruppe aktuell kein Thema. Die Lage und das Potenzial der geplanten S-Bahn-Station Hof-Salmsach wurde in einer Studie [11] bereits untersucht. Der Fokus ist auf die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel am Bahnhof Romanshorn und damit auf die Rolle als ÖV-Drehscheibe zu legen.

2.6 Fussverkehr

Das Fusswegnetz wird planerisch im kommunalen Richtplan behandelt. In diesem sind Verbindungen zwischen den Quartieren, zu publikumsintensiven Einrichtungen, zu Schulen sowie Naherholungsgebieten als wichtige Fusswegverbindungen bezeichnet. Diese sind primär abseits der Zufahrtsachsen. Im Stadtkern wird ein engmaschiges Netz angestrebt. Eine Priorisierung der Verbindungen besteht ausser bei den kantonalen Wanderwegen nicht. Es sind keine einheitlichen Standards für die Fussverkehrsinfrastrukturen vorhanden. Ebenfalls bestehen keine Aussagen zum angestrebten Stellenwert des Fussverkehrs für den Gesamtverkehr und wie ein höherer Anteil am Modal-Split erreicht werden kann. Die Förderung des Fussverkehrs beschränkt sich auf festgelegte Ausbauten im Wegnetz. Eine systematische Schwachstellenanalyse ist jedoch nicht vorhanden und Knoten sind im Netz nicht einbezogen.

Weitere Erkenntnisse aus der Analyse sind:

- Entlang der Kantonsstrassen sind durchgängig beidseitig Trottoirs vorhanden. Querungsstellen bestehen jedoch nur punktuell und teils in grossem Abstand. Grundsätzlich zeichnen sich die Kreuzlinger-, Amriswiler- und Arbonerstrasse durch eine starke Trennwirkung für den FV aus. Der Aufenthalt entlang dieser Strassen ist unattraktiv.
- Die Zufahrtsachsen zum Stadtkern sind meist verkehrorientiert gestaltet und weisen grössere Knotendimensionierungen auf. Dies wirkt sich negativ auf die Attraktivität dieser Strassenräume für den Fussverkehr aus.
- Durch bestehende Begegnungszonen im Stadtkern sowie Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren erhöht sich die Umfeldqualität für den FV. Die östliche Bahnhofstrasse soll nach Ansicht der Stadt als Flaniermeile etabliert werden.
- Einzelne Strassenräume weisen eine attraktive Gestaltung und kleinere Aufenthaltsplätze auf (Bsp. Pestalozzistrasse).
- Der Bachweg ist eine wichtige kommunale Verbindung, auch als Schulweg. Grundsätzlich sind vor allem parallele Verbindungen zu den Zufahrtsachsen für den FV attraktiv.

- Aktuell fokussiert sich der Zugang vom Stadtkern zum Hafen stark auf die Bahnstufunterführung. Die Verbindungen via Bank- und Hafenstrasse über die Bahnübergänge zum Hafenbecken sind nur mässig attraktiv.
- Die geplante Gleisquerung im Bereich Bahnhof Süd würde eine neue Verbindung aus dem südlichen Romanshorn in den Hafenpark ergeben.
- Das Seeufer ist für den FV sehr attraktiv. Die Zugangswege sind teilweise jedoch stark von Parkierungen belegt und geprägt (Seebad, Hafenstrasse, ...).
- Es sind mehrere Wanderwege in Romanshorn vorhanden. Diese führen entlang dem Seeufer, der Ach und auf dem Bachweg in Richtung Neuwald.



Abbildung 24: Fuss- und Veloverkehrsnetz basierend auf den Festlegungen des komm. Richtplans [23]

Fazit und Handlungsfelder

Einzelne Quartiere und Strassenabschnitte sind für den FV attraktiv gestaltet. Die Strassen mit höheren Verkehrsaufkommen weisen jedoch oft ungenügende Fussverkehrsinfrastrukturen und eine geringe Umfeldqualität auf. Stellenweise fehlen Querungsstellen. Die Situation für den Fussverkehr ist, bei den Zufahrtsachsen, den grossen Verkehrsknoten, im Stadtkern sowie auf wichtigen Verbindungen abseits der Zufahrtachsen zu verbessern. Ebenfalls sind die Verbindungen aus den Quartieren zum Seebad und Hafenbecken zu optimieren.

2.7 Veloverkehr

Das Velonetz wird planerisch im kantonalen und kommunalen Richtplan behandelt. In Romanshorn sind die Kreuzlinger-, Amriswiler- und Arbonerstrasse als kantonale Hauptverbindungen Alltagsverkehr bezeichnet. Aktuell gibt es in Romanshorn gemäss kantonalem Langsamverkehrskonzept [10] zwei kantonale Velorouten (Hauptverbindungen). Eine führt von Amriswil in den Stadtkern von Romanshorn und die zweite führt von Uttwil durch Romanshorn nach Salmsach. Neben dem Alltagsverkehr ist auch für den Freizeitverkehr ein nationales und kantonales Velonetz definiert. Der Bodensee-Radweg (Rhein-Route Nr.2) entlang dem Seeufer wird sehr stark nachgefragt. Er führt heute aus Süden auf der westlichen Gleisseite bis zur Hafenstrasse und ab dort im Bereich des Schlossparkes dem See entlang. Bei Realisierung der Gleisquerung Bahnhof Süd besteht gemäss kommunalem Richtplan die Idee, die Freizeitroute neu über diese zu führen.

Im kommunalen Richtplan sind die wichtigsten kommunalen Velorouten bezeichnet, welche die Verbindungen zwischen den Quartieren, zu publikumsintensiven Einrichtungen, Schulen und Naherholungsgebieten sicherstellen sollen. Diese ergänzen das kantonale Netz, welches auf den Zufahrtsachsen zum Stadtkern führt. Eine Priorisierung der kommunalen Verbindungen besteht nicht. Es sind keine einheitlichen Standards für die Veloverkehrsinfrastrukturen definiert. Ebenfalls bestehen keine Aussagen zum angestrebten Stellenwert des Veloverkehrs für den Alltagsverkehr und wie ein höherer Anteil am Modal-Split erreicht werden kann. Die Förderung des Veloverkehrs beschränkt sich auf festgelegte Netzausbauten und neue Veloabstellanlagen. Eine systematische Schwachstellenanalyse ist nicht vorhanden und Knoten sind im Netz nicht einbezogen.

Weitere Erkenntnisse aus der Analyse sind:

- Die räumlichen Voraussetzungen für den Veloverkehr sind ideal. Es sind kaum Steigungen vorhanden und auch die Distanzen innerhalb des Stadtgebiets lassen sich sehr gut mit dem Velo bewältigen. Die Nord-Süd Luftlinie beträgt ca. 3 km und vom westlichen Siedlungsgebiet Eierle bis zum Seeufer sind es ca. 4 km. Auch die angrenzenden Ortschaften Uttwil (7km), Salmsach (6km) und Amriswil (10km) lassen sich in ca. 10 bis 20 Fahrminuten erreichen.
- Im kommunalen Richtplan bestehen mehrere Vorhaben zu Netzergänzung für den Veloverkehr. Bedeutende Verbindungen würden vom Bahnhof nach Norden zum Seebad und entlang der Neuhofstrasse nach Westen zum Eissportzentrum (EZO) sowie weiter zum Gebiet Hof führen.
- Auf den Ausserortsabschnitten der kantonalen Hauptverbindungen ist jeweils ein Fuss- und Veloweg vorhanden. Innerorts erfolgt die Führung mehrheitlich auf Velostreifen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist diese Führung nur wenig attraktiv.

- Auf dem kommunalen Strassennetz sind jedoch meist keine Veloinfrastrukturen vorhanden und Längsparkierungen stellen punktuelle Konfliktstellen dar. Ebenfalls bestehen an Knoten keine eigene Veloinfrastrukturen.
- Auf der Hafenstrasse wurden Sofortmassnahmen für die Verkehrsberuhigung mit spezieller Beachtung der Anforderungen des Velos umgesetzt. Dies stellt jedoch die Ausnahme dar.
- Es bestehen einheitliche Veloabstellanlagen in verschiedenen Strassen. Da diese nicht überdacht wurden, gab es dazu Kritik. Auf der Westseite des Bahnhofs bestehen im Norden und Süden je eine überdachte Veloabstellanlage.
- Von April bis Oktober besteht jeweils am Hafenbecken direkt beim Bahnhof ein Veloverleihangebot von Rent-a-Bike. Dieses ist vor allem für die Nutzung im Zusammenhang mit dem Bodensee-Radweg attraktiv.



Abbildung 25: Veloverkehrsnetz basierend auf den Festlegungen des komm. Richtplans [23]

Fazit und Handlungsbedarf

Abgesehen von Velowegen oder Velostreifen entlang der Kantonsstrassen bestehen in Romanshorn kaum Veloinfrastrukturen. Im Strassenraum ist der Veloverkehr mit entsprechend realisierten Massnahmen nicht präsent. Aufgrund der geringen Distanzen und ausgezeichneten topografischen Voraussetzungen eignet sich der Veloverkehr im Binnenverkehr sowie im Verkehr zu angrenzenden Ortschaften sehr gut. Heute bestehen vor allem für den Freizeitverkehr attraktive Routen. Deshalb sind für den Veloalltagsverkehr auf den wichtigen Beziehungen geeignete Achsen zu definieren, auf welchen das Velo Priorität hat. Speziell stehen hier die Zufahrtsachsen im Fokus. Die bestehenden Abstellanlagen sind je nach Bedarf quantitativ und qualitativ zu verbessern sowie weitere Standorte zu prüfen. Bei der Führung von Fuss- und Veloverkehr auf gleichen Flächen oder Achsen sind Konflikte zu verhindern.

2.8 Handlungsbedarf

Aus der Analyse der übergeordneten Grundlagen sowie der Lagebeurteilung lassen sich die folgenden zentralen Erkenntnisse und der nachfolgende Handlungsbedarf ableiten:

- Romanshorn weist eine kompakte Siedlungsstruktur auf und breitet sich radial ab dem Stadtkern in die Fläche aus.
> Die Kompaktheit der Stadt kann als Stärke genutzt werden. Gleichzeitig überlagern sich aber die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsmittel, welche zu koordinieren sind. Die gemeinsame Koexistenz ist zu fördern.
- Die geplante BTS / OLS führt zu veränderten Verkehrsströmen in Romanshorn. Der Realisierungshorizont ist jedoch unklar.
> Es sind die gewünschten Zubringer und Lenkungen an Knoten zu definieren. Das kantonale GVK macht hierzu bereits Aussagen. Diese sind mit den Interessen der Stadt abzugleichen. Die Abhängigkeiten mit dem Realisierungszeitpunkt der BTS / OLS sind zu beachten.
- Eine Hierarchisierung des Strassennetzes mit entsprechender Gestaltung und Lenkung besteht nur im Ansatz. Der Zielverkehr zum Stadtkern wird kaum gelenkt.
> Das Strassennetz ist nach Funktionen zu gliedern und die Zufahrtsachsen zu bestimmen. Die dafür notwendigen Massnahmen sind zu definieren.
- Für die ESP bestehen keine konkreten Planungsabsichten, welche Schlüsse über den zu erwartenden Mehrverkehr ziehen lassen. Eine Entwicklung ist vorrangig im Gebiet Hub, Hafepark und im Stadtkern zu erwarten.
> Für die weiteren Planungsphasen der ESP sind abgestimmt auf die Ziele des GVK Vorgaben zu bestimmen.
- Die Parkierungssituation ist kaum koordiniert und flächenintensiv. Zu Spitzenzeiten kommt es zu Parksuchverkehr am Hafenbecken. Es fehlt ein Leitsystem über alle Parkierungsanlagen.
> Die Verteilung und Erschliessung ist zu überprüfen. Es ist eine Strategie zum Umgang mit der öffentlichen Parkierung und deren Erreichbarkeit aufzugleichen.
- Die Umfeldqualität für den Fuss- und Veloverkehr ist sehr unterschiedlich. Die Kantonsstrassen und kommunalen Zufahrtsachsen wirken teilweise als Trennelemente.
> Die Attraktivität des FVV auf den Zufahrtsachsen ist zu erhöhen und die Überquerbarkeit zu verbessern.
- Die Veloinfrastruktur ist nur abschnittsweise vorhanden und es besteht ausser dem Bachweg keine eigentliche Achse, welche prioritär dem Veloverkehr dient.
> Die Anforderungen ans Velonetz und Massnahmen für dessen Ausbau festzulegen.
- Die regionale ÖV-Anbindung ist über den Bahnhof Romanshorn mit verschiedenen Bahnangeboten sichergestellt, die lokale Erschliessung funktioniert über die Buslinie 940.
> Der Fokus ist auf die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel am Bahnhof Romanshorn und damit auf dessen Rolle als ÖV-Drehscheibe zu legen.

3 Zielbild

Das Zielbild zeigt den erwünschten Gesamtverkehr in Romanshorn im Jahr 2040 auf. Dieser Zielzustand soll mit der Umsetzung der unterschiedlichen Teilkonzepte und den dazugehörigen Massnahmen erreicht werden. Das Zielbild basiert auf der Lagebeurteilung, der räumlichen Entwicklungsstrategie, dem kommunalen Richtplan der Stadt sowie den Festlegungen der Begleitgruppe.

Für das **Zielbild** gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Die Erreichbarkeit der wichtigen Zielpunkte in Romanshorn bleibt für alle Verkehrsmittel gewährleistet, wobei Priorisierungen zugunsten einer nachhaltigen Mobilität vorgenommen werden.
- Die Zufahrtsachsen können abschnittsweise für den MIV-Durchgangsverkehr unterbrochen werden.
- Es wird davon ausgegangen, dass die BTS / OLS realisiert wird. Die Realisierung wird als einmalige Chance zur Entlastung der städtischen Zufahrtsachsen und erheblichen Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt.

Der Stadtrat hat folgende Ziele für die zukünftige Mobilität in Romanshorn festgelegt:

Romanshorn setzt sich für die Mobilität 2040 zum Ziel, dass...

1. die Mobilitätsbedürfnisse stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden.
2. auf dem Stadtgebiet die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden.
3. die Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr auf ein siedlungsverträgliches Mass gelenkt werden.
4. die Attraktivität und Belebung der Stadtquartiere durch eine ansprechende Gestaltung der Strassenräume verbessert wird.



Abbildung 26: Zielbild Gesamtverkehrskonzept Romanshorn 2040

Abgeleitet aus den Zielen und der Lagebeurteilung ergeben sich folgende **Festlegungen für das Zielbild**:

- **Definierte Zufahrtsachsen:** Der regionale MIV wird auf die gewünschten Zufahrtsachsen konzentriert und entsprechend gesteuert. Zudem ist der lokale Verkehr zugunsten verkehrsarmer Quartiere auf Achsen gebündelt.
- **Strassenraumgestaltung:** Das Strassennetz wird nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet. Verkehrssicherheitsdefizite werden behoben und siedlungsverträgliche Umgestaltungen vorgenommen.
- **Vorranggebiete Fuss- und Veloverkehr:** Die Aufenthaltsqualität im Stadtkern sowie in den Quartierzentren wird erhöht. Dazu werden die öffentlichen (Verkehrs-)Räume mit Vorrang Fuss- und Veloverkehr gestaltet und insbesondere der Stadtkern möglichst frei von MIV gehalten.
- **Ausbau Fussweg- und Velonetz:** Ergänzend zu den Zufahrtsachsen werden attraktive, sichere und durchgängige FVV-Achsen aus den Quartieren in den Stadtkern sowie zu wichtigen Zielpunkten geschaffen. Das Velo wird auch als Alltags-Verkehrsmittel auf innerstädtischen Wegen gestärkt.
- **Anbindung See:** Das Seeufer ist für den Fussverkehr durchgängig attraktiv. Eine sichere sowie komfortable FVV-Vernetzung mit dem restlichen Siedlungsgebiet erhöht den Anteil FVV am Zielverkehr zum See.
- **Gebündelte Parkierung:** Es stehen gebündelte, bewirtschaftete Parkieranlagen bereit, in welche der MIV direkt gelenkt wird. Dies gilt sowohl für den Stadtkern als auch für die Nutzungen am See.
- **Einbettung Entwicklungsschwerpunkte und Zielpunkte:** Die Entwicklungsschwerpunkte und wichtigen Zielpunkte sind mit allen Verkehrsmitteln zweckmässig erreichbar und über geeignete Verbindungen an das übergeordnete Erschliessungssystem angeschlossen. Zusätzlich generierter Mehrverkehr wird mit flankierenden Massnahmen auf nachhaltige Mobilitätsformen gelenkt.



Abbildung 27: Referenzbild kommunale Zufahrtsachsen,
Quelle: ewp



Abbildung 28: Referenzbild Veloachse, Quelle: ewp



Abbildung 29: Referenzbild Vorrang FVV, Quelle: ewp



Abbildung 30: Referenzbild Parkleitsystem, Quelle: ewp

4 Teilkonzepte und Massnahmen

Basierend auf dem Zielbild und dem verkehrlichen Handlungsbedarf werden in den vier Teilkonzepten Gesamtverkehr, MIV, FVV und ÖV Stossrichtungen aufgezeigt sowie Massnahmen ermittelt. Die Teilkonzepte sind aufeinander abgestimmt und im Kapitel 5 wird auf die Abhängigkeit der Massnahmen eingegangen. Ein kurzer Beschrieb zu den einzelnen Massnahmen befindet sich im **Anhang C**.

4.1 Teilkonzept Gesamtverkehr

Das Teilkonzept Gesamtverkehr bezweckt, die Verkehrssituation gesamthaft anzugehen und siedlungsverträglicher auszurichten. Damit sollen die zentralen Ziele des GVK erreicht werden. Im Fokus stehen dabei die betrieblichen und gestalterischen Aspekte des Strassennetzes insbesondere der Zufahrtsachsen. Basierend auf dem Handlungsbedarf und den Diskussionen in der Begleitgruppe wurden folgende Stossrichtungen festgelegt:

- Das Strassennetz wird nach städtebaulichen Funktionen gegliedert und entsprechend betrieben. Eine einheitliche Gestaltung gleicher Strassentypen wird angestrebt.
- Der Durchgangsverkehr in Romanshorn wird durch gezielte Verkehrslenkung soweit wie möglich auf die BTS/OLS verlagert. Eine bessere Verträglichkeit für den Durchgangsverkehr wird auch vor Realisierung der BTS/OLS im Siedlungsgebiet angestrebt.
- Die Stadt Romanshorn wird via den kantonalen Zufahrtsachsen erschlossen. In Richtung Stadtkern führen nachgelagert die kommunalen Zufahrtsachsen. Die Siedlungsverträglichkeit der Zufahrtsachsen wird erhöht.
- Die grossen Verkehrsknoten werden für die Verkehrslenkung optimiert und städtebaulich aufgewertet.
- Die Bahnhofsstrasse dient als zentrale Stadtachse und verbindet den Stadtkern und das Quartierzentrum Hub. Die Aufenthaltsqualität entlang der Strasse wird für den Fuss- und Veloverkehr erhöht.
- Die durch die bauliche Entwicklung in den ESP generierten Mobilitätsbedürfnisse werden durch Mobilitätsmanagement stadt- und umweltverträglich abgewickelt.

4.1.1 Strassennetz und Anforderungen Zufahrtsachsen

Aktualisierung Klassierung Strassennetz (Ist-Situation)

Grundlage zur Definition der Anforderungen an die verschiedenen Strassen und Ableitung einheitlicher Gestaltungsansätze ist ein konsistent klassiertes Strassennetz. Das Strassennetz ist heute im kommunalen Richtplan [23] nur sehr grob planerisch gegliedert. Die Klassierung der Strassen ist zu verfeinern und auf weitere relevante Strassen auszudehnen. Folgende Strassenklassierungen werden in Anlehnung an die VSS-Normen [12] vorgeschlagen:

- Kantonsstrassen: Strassen im Eigentum des Kantons. Diese führen den Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr zur und durch die Stadt.
- Hauptsammelstrassen²: Gemeindestrassen, welche den Grossteil des Verkehrs in der Stadt sammeln und vorrangig den Stadtkern und den Hafen mit den Kantonsstrassen verbinden.

² Im kommunalen Richtplan werden diese Strassen als «Gemeindestrasse mit Sammelfunktion» bezeichnet. Für eine einfachere und einheitliche Bezeichnung der Strassenklassierung wird stattdessen der Begriff «Hauptsammelstrasse» verwendet.

- Quartiersammelstrassen: Gemeindestrassen mit Sammelfunktion, wobei jedoch die siedlungsorientierte Gestaltung klar im Vordergrund steht.
- Erschliessungsstrassen: Gemeindestrassen mit quartierinterner Bedeutung, welche die Quartiere und wichtige Zielpunkte erschliessen.
- Ohne Klassierung: Die restlichen Gemeindestrassen im Strassennetz werden nicht klassiert.

In der nachfolgenden Abbildung ist der mit der Begleitgruppe erarbeitete Vorschlag für die aktualisierte Klassierung des Strassennetzes (gem. Ist-Situation) ersichtlich. Er dient als Grundlage für die vertiefte Bearbeitung des Strassennetzes in der **Massnahme GV-1**.

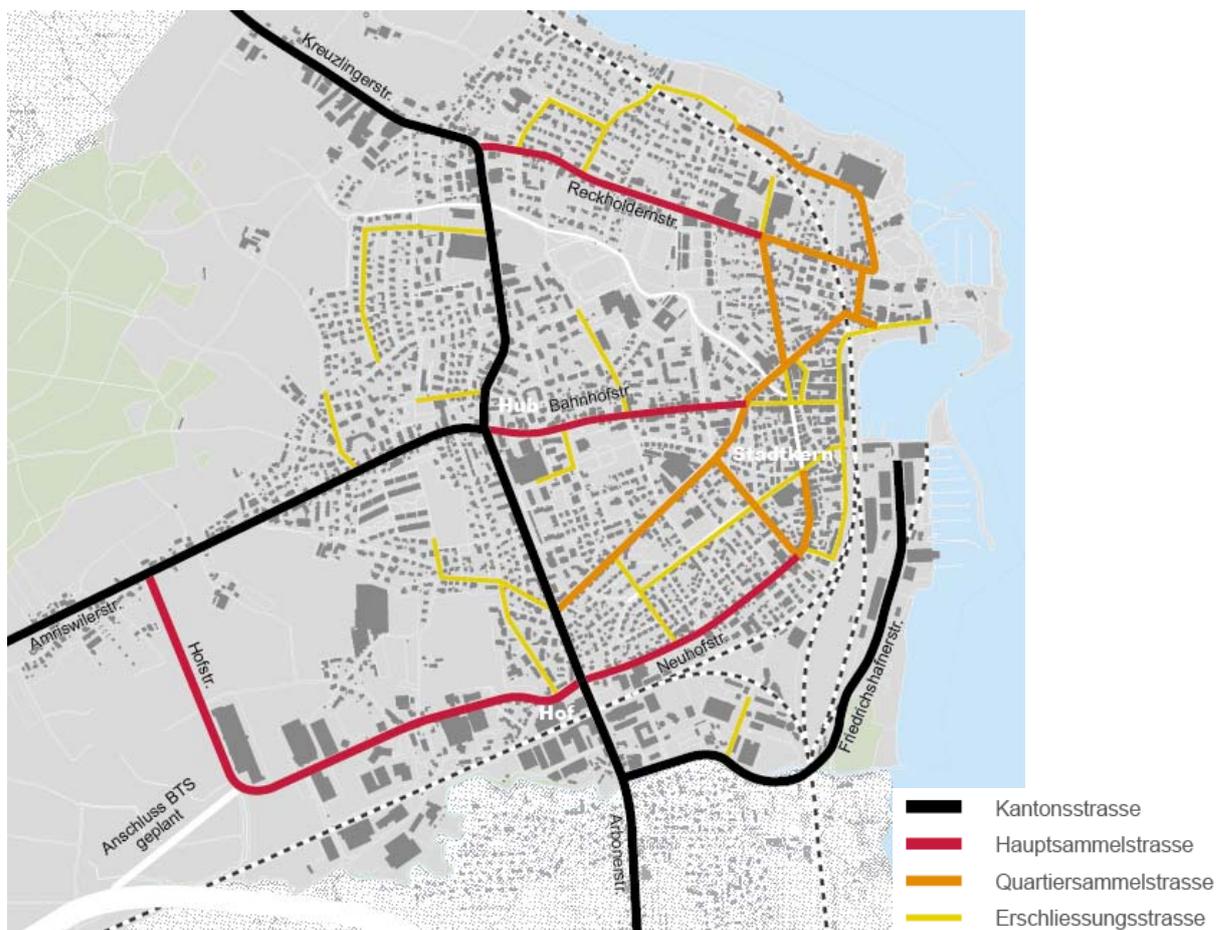


Abbildung 31: Vorschlag Klassierung Strassennetz gem. Ist-Situation

Die Reckholdenstrasse geht am 1. Januar 2024 vom Kanton ins Eigentum der Stadt über. Deshalb wird diese Strasse bereits als kommunale Hauptsammelstrasse bezeichnet. Die gleiche Klassierung gilt für die Bahnhof- und Neuhoferstrasse. Die Hofstrasse übernimmt ebenfalls eine wichtige Sammelfunktion im Gewerbegebiet. Wichtige Zielpunkte im Stadtkern werden über Quartiersammelstrassen erreicht. Die Erschliessungsstrassen übernehmen eine gewisse Bedeutung im jeweiligen Quartier und binden öffentliche Nutzungen (bspw. Eissportzentrum, Kantonsschule) ans übergeordnete Strassennetz an.

Anforderungen an Zufahrtsachsen und grosse Verkehrsknoten

Die im Kapitel 2.3 erläuterten Strassen bilden auch zukünftig das Rückgrat der verkehrlichen Erschliessung. Der Bau neuer Strassen beschränkt sich auf den geplanten Anschluss BTS sowie einzelne Feinerschliessungen. Die kantonalen Zufahrtsachsen erschliessen Romanshorn mit den umliegenden Gemeinden sowie der BTS. Die Anzahl der Zufahrtsachsen zum Stadtkern wird jedoch reduziert und der Verkehr wird gebündelt. Die kommunalen Zufahrtsachsen führen ab den grossen Verkehrsknoten bis an den Rand des Stadtkerns. Für Planungen auf diesen Achsen gelten zukünftig die folgenden funktionalen, betrieblichen und gestalterischen Grundsätze.

	Kantonale Zufahrtsachsen (Kantonsstrassen)	Kommunale Zufahrtsachsen (Hauptsammelstrassen)	Verkehrsknoten
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Durchleiten und verteilen Aufnahme Durchgangsverkehr sowie dessen Verteilung auf komm. Zufahrtsachsen Erschliessung von nur direkt angrenzenden Grundstücken 	<ul style="list-style-type: none"> Anbinden und bündeln Verbindung vom Kantonsstrassennetz zu Innenstadt / Hafenbecken Sammeln des Verkehrs aus den Quartieren und Erschliessung ESP 	<ul style="list-style-type: none"> Orientieren und lenken Verkehrs- wie auch Stadtraum Störungsfreie Verkehrsabwicklung
Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> Tempo-50 signalisiert, bei Quartierzentren Tempo 40 gefahren angestrebt. 	<ul style="list-style-type: none"> Strassen als Stadtraum mit Koexistenz aller Verkehrsmittel Tempo-30, ausnahmsweise Tempo-50, signalisiert 	<ul style="list-style-type: none"> Knotenform entsprechend den gewünschten Verkehrsströmen Niedrige Geschwindigkeiten für höhere Verkehrssicherheit
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Querungsstellen mit FGS und Querungshilfe Veloverkehr mit durchgehend eigener Infrastruktur (Velostreifen oder Veloweg). 	<ul style="list-style-type: none"> VV auf Velostreifen oder im Mischverkehr Attraktive Gehwege Publikumsorientierte Nutzungen / Mischnutzungen angestrebt 	<ul style="list-style-type: none"> Wiedererkennung und Aufenthaltsqualität sicherstellen Sichere Übergänge resp. Abbiegemöglichkeiten für FVV Flächeneffiziente Dimensionierung

Tabelle 6: Ansprüche an Zufahrtsachsen und grosse Verkehrsknoten

4.1.2 Verkehrslenkung

Das Verkehrsaufkommen auf dem kantonalen und kommunalen Strassennetz wird aufgrund der Bevölkerungszunahme (gem. Dienststelle für Statistik des Kantons Thurgau wird eine Bevölkerungszunahme von ca. 23% im Bezirk Arbon bis 2040 erwartet) und verstärkter Bautätigkeiten, vorrangig in den ESP, zunehmen. Dies wird bestehende Defizite in der Verkehrsabwicklung verstärken. Deshalb ist neben der Förderung der stadt- und umweltverträglichen Mobilität eine siedlungsverträgliche Verkehrslenkung des MIV aktiv anzugehen.

Zukünftige Verkehrslenkung mit BTS / OLS

Um das zukünftige Strassennetz klassieren sowie das Aufwertungspotenzial der Zufahrtsachsen festlegen zu können, ist die erwünschte Verkehrslenkung im zukünftigen Zustand mit der BTS / OLS zu definieren. Um Varianten zu entwickeln und diese anschliessend zu beurteilen, wurden folgende Kriterien für die zukünftige Verkehrslenkung definiert:

- Die Verkehrsbelastungen sind so zu lenken, dass diese gebündelt und siedlungsverträglich abgewickelt werden (kein Schleichverkehr und nicht durch emissionsempfindliche Gebiete).
- Die neue Verkehrslenkung schafft Aufwertungspotenzial auf den Zufahrtsachsen durch Verkehrsentslastung.
- Sie unterstützt die Realisierung von FVV-Achsen und den Vorrang des FVV im Stadtkern.
- Die Strassen können ihre Erschliessungsfunktion weiterhin erfüllen.
- Es bestehen keine grossen Umwegfahrten für den MIV.
- Der Parksuchverkehr wird in konzentrierte Parkieranlagen gelenkt.

Im Variantenstudium wurden vier verschiedene Varianten zur Verkehrslenkung ausgearbeitet. Die Varianten werden nachfolgend vorgestellt und die Vor- und Nachteile in Bezug auf die Kriterien erläutert. Auf den jeweiligen Abbildungen ist die angedachte Verkehrslenkung schematisch dargestellt und eine Einschätzung zur Veränderung der Verkehrsbelastung auf den Zufahrtsachsen ersichtlich. Mangels Verkehrsdaten musste die Veränderung der Verkehrsbelastung qualitativ abgeschätzt werden.

Variante 1 – Gleichwertige Zufahrtsachsen

Die Variante 1 sieht vor, alle Zufahrtsachsen für die MIV-Erschliessung des Stadtkerns und Hafens zu nutzen. Im Vergleich zu heute ist bei dieser Variante keine Veränderung der Verkehrsströme geplant. Der Verkehr wird auf dem kürzesten Weg von den kantonalen auf die kommunalen Zufahrtsachsen und weiter zu den diversen Parkieranlagen gelenkt.

Vorteile:

- Kurze Wege für den MIV resp. keine verlängerten Fahrten auf den Kantonsstrassen
- Das hohe Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten zum Stadtkern wird auf vier Achsen verteilt und verhindert die Überlastung einer einzelnen Achse.

Nachteile:

- Kaum Aufwertungspotenzial auf den kommunalen Strassenachsen, weil die Verkehrsbelastung in etwa gleichbleibt und sie auf der Bahnhofstrasse aufgrund des Verkehrs von der BTS sogar zunimmt.
- Wenig Handlungsspielraum für die Realisierung von neuen FVV-Achsen
- Die Bündelung der Parkieranlagen und damit des Parksuchverkehrs kann nicht realisiert werden, weil überall Bedarf nach Parkieranlagen besteht.

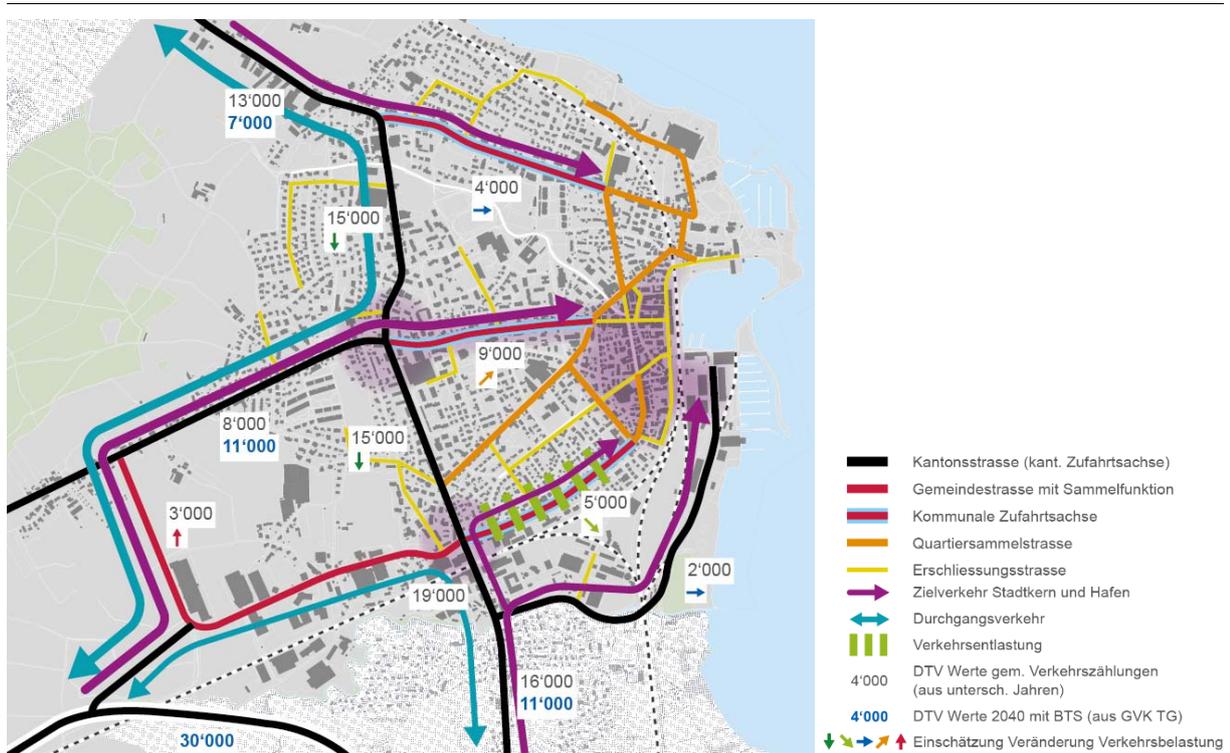


Abbildung 32: Verkehrslenkung "Gleichwertige Zufahrtsachsen"

Variante 2 – Hauptzufahrtsachse Bahnhofstrasse

Der gesamte Verkehr von Norden und Westen wird auf die Bahnhofstrasse gelenkt, sie ist die einzige kommunale MIV-Zufahrtsachse zum Stadtkern. Die Reckholdern- und Neuhofstrasse werden entsprechend zurückgebaut und sind für den Durchgangsverkehr unattraktiv. Entsprechende Lenkungsmassnahmen an den Knoten unterstützen dies. Von der Bahnhofstrasse wird der MIV in Parkhäuser oder via Hafen- und Schulstrasse um den Stadtkern zum Hafenbecken geführt. Der von Süden einfallende MIV fährt vorzugsweise via Friedrichshafnerstrasse zum Hafen.

Vorteile:

- Starke Entlastungswirkung auf der Reckholdern- und Neuhofstrasse
- Aufwertungspotenzial auf den ganzen vorgängig genannten Strassen

Nachteile:

- Starke Mehrbelastung der Bahnhofstrasse und Strassen um den Stadtkern
- Widerspruch zum angestrebten Vorrang des FVV im und auf dem Weg zum Stadtkern
- Zusätzliche Belastung des Knotens Hub, als zentrales Element im Strassennetz
- Längere Wege aus Norden zum Hafenbecken und Seebad
- Arbonerstrasse weiterhin belastet und keine Aufwertungsmöglichkeit

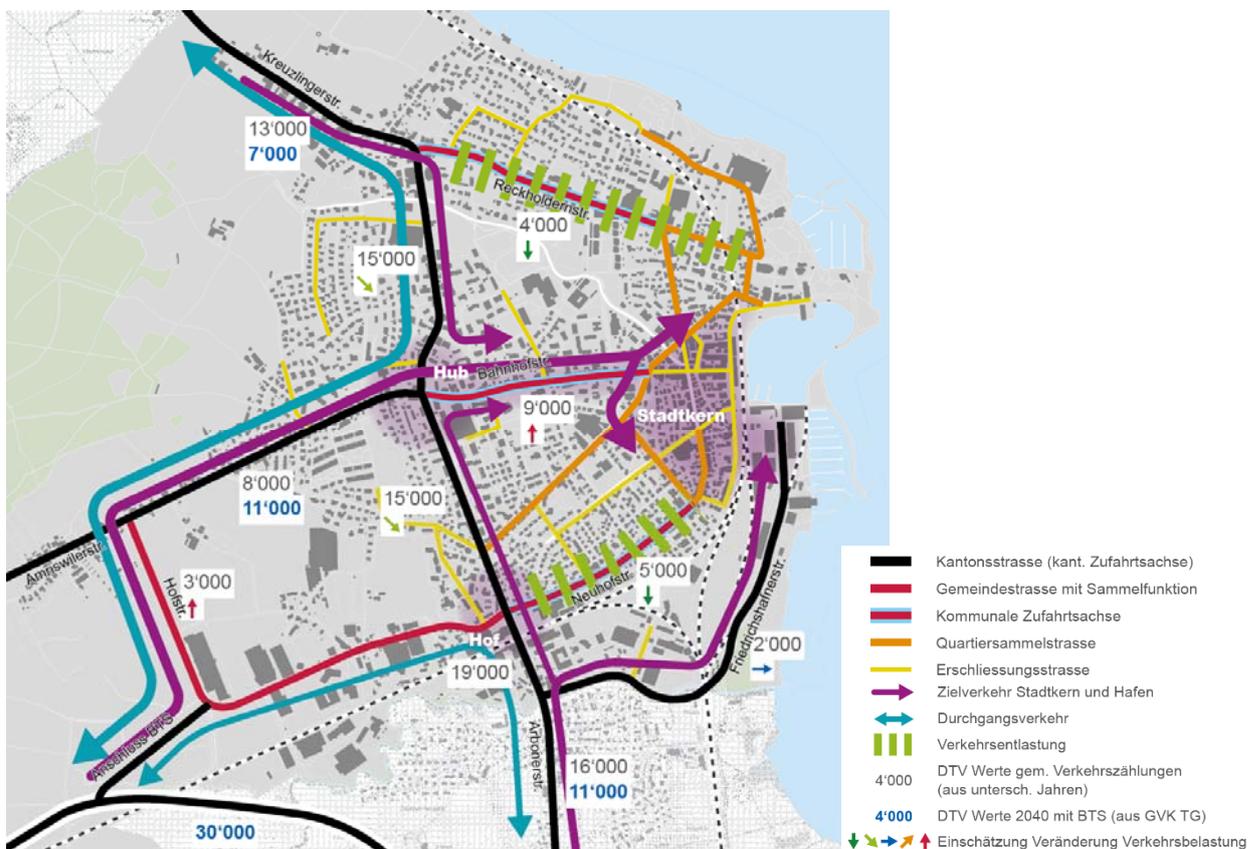


Abbildung 33: Verkehrslenkung "Hauptzufahrtsachse Bahnhofstrasse"

Variante 3 – Bahnhofstrasse verkehrsfrei

Die Bahnhofstrasse wird für den Durchgangsverkehr gesperrt. Zum Stadtkern fährt der MIV aus Norden via Reckholdernstrasse und aus Süden via Neuhofstrasse. Die Allee-, Hafen- und Schulstrasse verbinden zusammen die beiden Zufahrtsachsen am Rand des Stadtkerns und verteilen den MIV auf die Parkieranlagen. Je nach Ziel im Stadtkern wird der MIV von der BTS über die nördliche oder südliche Verbindung signalisiert. Die Friedrichshafnerstrasse behält eine untergeordnete Funktion als Zufahrtsachse von Süden oder als Zufahrt zum Fährhafen.

Vorteile:

- Starke Verkehrsentlastung und Aufwertung der Bahnhofstrasse.
- Stadtachse zwischen Hub und Bahnhof kann mit deutlichem Vorrang FVV gestaltet werden.

Nachteile:

- Deutliche Mehrbelastung der Reckholdern- und Neuhofstrasse mit MIV, wodurch kaum Aufwertungspotenzial besteht.
- Höhere Verkehrsbelastung rund um den Stadtkern sowie möglicher Schleichverkehr auf der Salmsacherstrasse.
- Für die Realisierung ist ein kompletter Unterbruch der Bahnhofstrasse für den MIV notwendig.

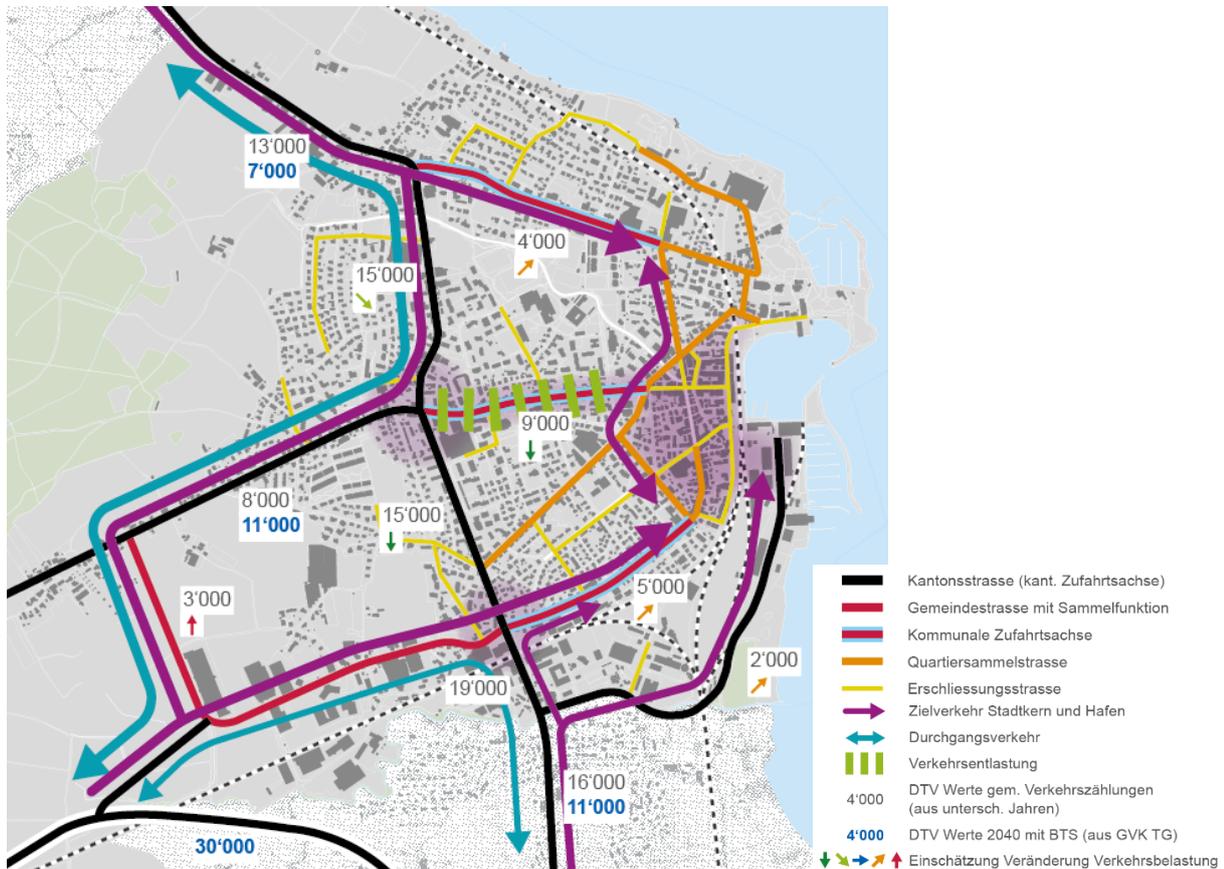


Abbildung 34: Verkehrslenkung "Bahnhofstrasse verkehrsfrei"

Variante 4 – Fokus siedlungsverträgliche Zufahrt Stadtkern

Es ist aus jeder Richtung eine Zufahrtsachse vorgesehen, wobei jedoch durch eine Aufwertung aller drei kommunalen Zufahrtsachsen, der Hauptanteil des Zielverkehrs via BTS/OLS nach Romanshorn gelangt. Deshalb soll die Friedrichshafnerstrasse als Zufahrtsachse aus Westen von der BTS an Bedeutung deutlich zunehmen. Dazu wird die Verkehrslenkung Richtung Stadtkern via Hofstrasse Ost und Knoten Hof zur Friedrichshafnerstrasse optimiert. Zusätzlich wird das Parkierungsangebot im Hafepark ausgebaut und im Stadtkern abgebaut. Die Neuhofstrasse wird stark vom MIV entlastet und auch die Bahnhof- und Reckholdernstrasse profitieren von einer Verkehrsentlastung.

Vorteile:

- Lenkung Zielverkehr von BTS auf verkehrsorientierte Friedrichshafnerstrasse.
- Grosses Rückbau- und Aufwertungspotenzial für die Neuhofstrasse, welche neu als Veloachse zwischen Stadtkern und Hof dienen kann.
- Gewisse Verkehrsentlastung der Bahnhofstrasse, wodurch eine Aufwertung des Strassenraums möglich wird.

Nachteile:

- Keine Verkehrsentlastung der Reckholdernstrasse im Vergleich zum Ist-Zustand.

- Zur Akzeptanz der Friedrichshafnerstrasse als Zufahrtsachse ist der Ausbau und die Attraktivitätssteigerung der Parkierung im Hafepark notwendig.

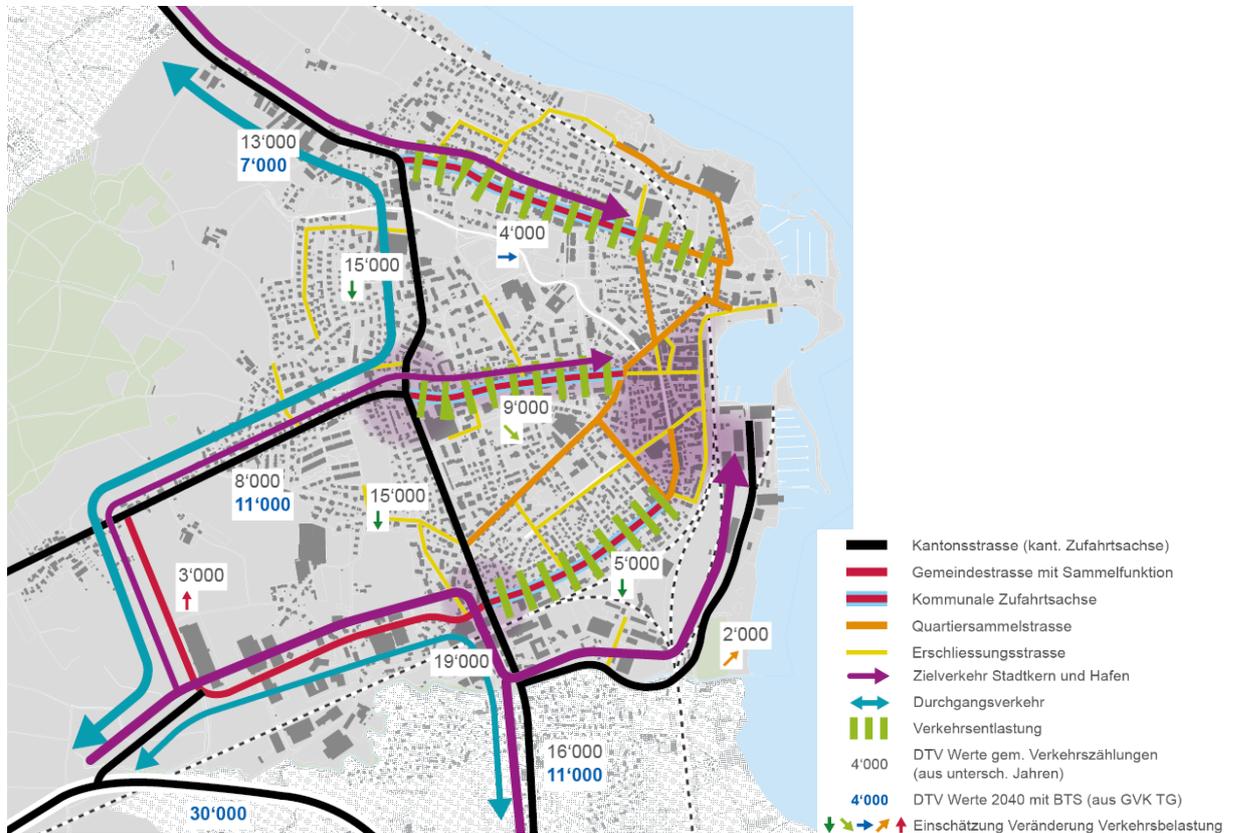


Abbildung 35: Verkehrslenkung "Fokus siedlungsverträgliche Zufahrt Stadtkern"

Fazit

Die vier Varianten der Verkehrslenkung wurden einander gegenübergestellt und in der Begleitgruppe anhand der Vor- und Nachteile diskutiert. Die Begleitgruppe legte fest, dass die Variante 4 «Fokus siedlungsverträgliche Zufahrt Stadtkern» am ausgewogensten ist und die Ziele des GVK mit dieser Variante am besten erreicht werden. Als Bestvariante gibt die Variante 4 den Rahmen für die Massnahmen des GVK vor.

Für die Variante 4 sprechen insbesondere:

- Keine Achse wird komplett für den Durchgangsverkehr gesperrt. Eine solche Sperrung wurde von der Begleitgruppe als nicht machbar eingeschätzt.
- Alle Zufahrtsachsen können aufgewertet werden, da zulasten der Friedrichshafnerstrasse eine Reduktion oder zumindest kein Mehrverkehr auf den restlichen Achsen erwartet wird.
- Es sind keine starken Abhängigkeiten zur Realisierung der BTS / OLS vorhanden. Die Verkehrslenkung funktioniert grundsätzlich auch vor der Realisierung der BTS / OLS.

4.1.3 Zukünftige Funktionsweise Strassennetz und Zufahrtsachsen

Entwurf Strassennetz 2040

Die zukünftige Funktionsweise des Strassennetzes hat sich nach der Bestvariante der Verkehrslenkung auszurichten. Dies bestimmt, was für Funktionen die jeweiligen Strassen übernehmen und welchen Ausbau sowie welche Gestaltung diese aufweisen sollen. Die Funktionsweise und die Klassierung des Strassennetzes müssen konform sein, um eine schlüssige planerische Grundlage zu haben. Die Abbildung 36 zeigt die überarbeitete Strassenklassierung im Entwurf für den anzustrebenden Zustand 2040 mit der Realisierung der BTS / OLS.

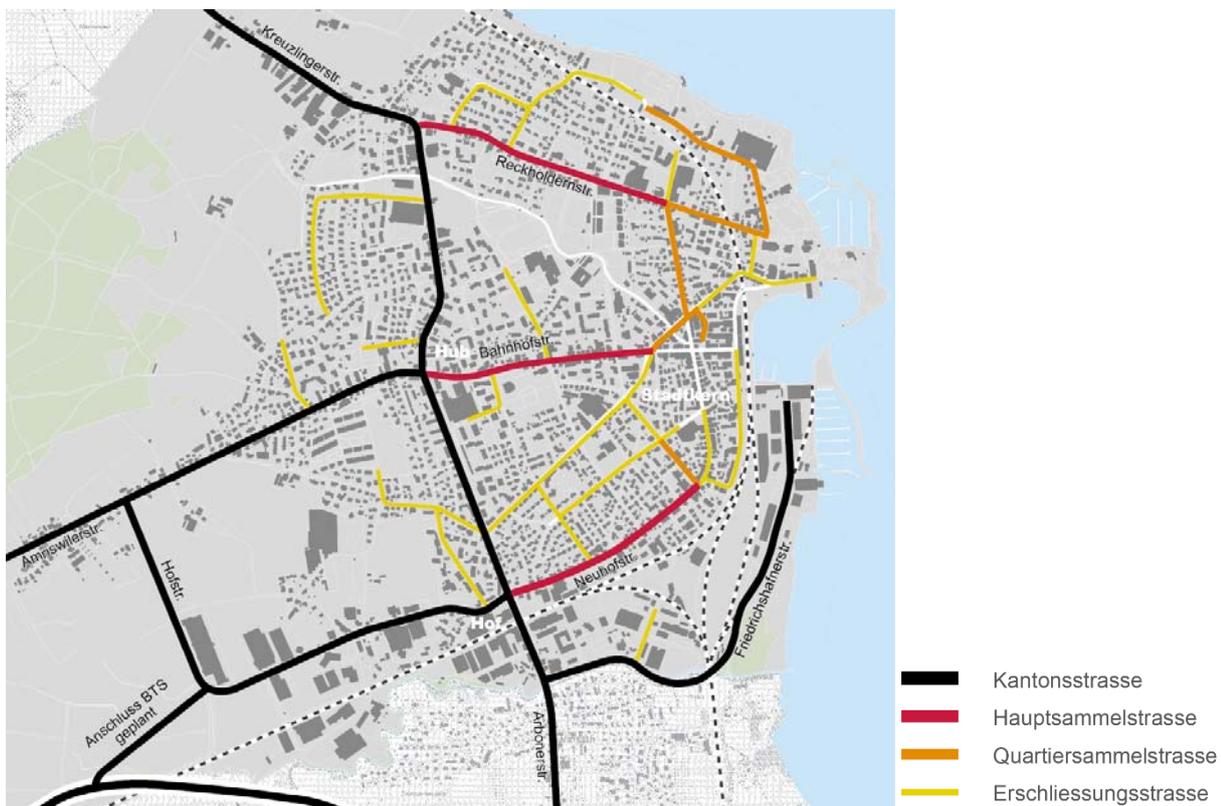


Abbildung 36: Zukünftige Klassierung Strassennetz mit Anschluss BTS (Vorschlag)

Bei Realisierung des Anschlusses BTS muss die Hofstrasse ausgebaut werden und die Strasse wird ins Eigentum des Kantons übergehen. Das restliche Kantonsstrassennetz bleibt unverändert. Die Arbonerstrasse hat für gewisse Nord-Süd-Beziehungen weiterhin überkommunale Bedeutung und bleibt somit folgerichtig im Kantonseigentum. Die Reckholdern-, Bahnhof- und Neuhofstrasse behalten im Grundsatz wie heute ihre Funktion als kommunale Zufahrtsachse. Veränderungen in der Klassierung sind zwischen den Quartiersammel- und den Erschliessungsstrassen angedacht. Um den Stadtkern besser mit den angrenzenden Quartieren zu verknüpfen und die Situation für den FVV zu verbessern, sind abschnittsweise Rückklassierungen vorgesehen. Durch eine entsprechende Gestaltung des Strassenraums soll zusätzlich «lokaler Durchgangsverkehr» um den Stadtkern reduziert werden, dies insbesondere von der Neuhof- auf die Bahnhofstrasse via Schulstrasse. Zudem ist im Bereich der Hafen- und Bankstrasse eine Anpassung der Klassierung vorgesehen. Dies geschieht einerseits durch die Rückklassierung resp. den Rückbau und andererseits durch einen zu prüfenden Unterbruch der MIV-Verbindung zwischen der Bank- und Hafenstrasse östlich des Bahnübergangs. So kann der Strassenraum für den FVV deutlich aufgewertet und unerwünschter Parksuch- und Poserverkehr ums

Hafenbecken unterbunden werden. Um die genaue Verkehrsführung sowie erforderlichen baulichen und signalistischen Massnahmen festzulegen, ist ein Erschliessungskonzept für den Bereich Bahnhof, Stadtkern und Hafenbecken auszuarbeiten (**Massnahme GV-2**). Dieses Konzept soll aus einer verkehrlichen Gesamtsicht heraus, für die verschiedenen verkehrlichen Herausforderungen, inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Massnahmen vorschlagen. Der Vorschlag zu den zukünftigen Strassenklassierungen (vgl. MN GV-1) ist auf Basis der Erkenntnisse im Erschliessungskonzept weiterzuentwickeln.

Geplante Funktionen ausgewählter Strassen

In der nachfolgenden Tabelle sind die zukünftig angestrebten Funktionen der kantonalen Zufahrtsachsen und Verkehrsknoten festgehalten. Es wird zusätzlich aufgezeigt, welche Veränderungen in der Funktion mit Realisierung der BTS / OLS zu erwarten sind.

	Strasse	Funktion zukünftig	Funktion zukünftig mit BTS
Kantonale Zufahrtsachse	Kreuzlingerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> verkehrsorientierte Erscheinung (v.a. bis Knoten Reckholdernstrasse) bessere Verknüpfung zwischen Quartieren durch siedlungsverträglichen Strassenraum ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> keine Veränderungen
	Amriswilerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> primär verkehrsorientiert, je östlicher desto siedlungsverträglicher ist der Strassenraum 	<ul style="list-style-type: none"> stark verkehrsorientiert aufgrund erhöhtem DTV (Zufahrt Richtung BTS aus Norden sowie vom Stadtkern) bleibt Haupteinfallsachse in die Stadt
	Arbonerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> primär verkehrsorientiert mit starker Nord-Süd MIV-Verbindung, evtl. Abnahme des DTV, wenn der Verkehr via Hofstrasse gelenkt wird 	<ul style="list-style-type: none"> siedlungsorientierter Strassenraum ermöglicht Verknüpfung der Quartiere Verbindungsachse zw. Quartierzentren Hub und Hof
	Hofstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessung des ESP Hof evtl. Funktion als Umfahrungsstrasse für MIV auf West-Süd Beziehung (Abstimmung mit Kanton nötig) 	<ul style="list-style-type: none"> Neu Kantonsstrasse und Zubringerstrasse zur BTS Haupteinfallsachse in die Stadt Umfahrungsstrasse für MIV auf West-Süd Beziehung, Erschliessung des ESP Hof
	Friedrichshafnerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessung des ESP Hafenpark, der Fähre und Parkieranlage für den Stadtkern 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrszunahme, da Hauptzufahrt für Parkierung aus Westen und Süden und durch Entlastung Neuhof- und Bahnhofstrasse
Verkehrsknoten	Kreisel Hub	<ul style="list-style-type: none"> Orientierungspunkt im Strassennetz stadträumlicher Bestandteil des Quartierzentrums Hub Eingangstor Stadtachse und Stadtkern 	<ul style="list-style-type: none"> keine Veränderungen, ausser neu Verkehr auf Nord-West-Beziehung lenken
	Kreisel Hof	<ul style="list-style-type: none"> reduziertes Eingangsportal stadträumlicher Bestandteil des Quartierzentrums Hof 	<ul style="list-style-type: none"> keine Veränderungen, ausser neu Verkehr auf Hofstrasse (BTS) lenken
	Knoten Reckholdernstrasse (Scharfes Eck)	<ul style="list-style-type: none"> reduziertes Eingangsportal, Temporeduktion durch Strassenführung und Gestaltung erwirken 	<ul style="list-style-type: none"> keine Veränderungen

Tabelle 7: Übersicht Funktionen Kantonsstrassen

In der nachfolgenden Tabelle sind die zukünftig angestrebten Funktionen der kommunalen Strassen erläutert. Es wird dargelegt, welche Veränderungen in der Funktion mit Realisierung der BTS / OLS und der dazu angestrebten Verkehrslenkung zu erwarten sind.

	Strasse	Strassenklassierung	Funktion zukünftig	Funktion zukünftig mit BTS
Kommunale Zufahrtsachse	Reckholdernstrasse	Hauptsammelstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Zufahrt zum Stadtkern von Norden Hauptzufahrt Hafen und Seebad 	keine Veränderungen
	Bahnhofstrasse	Hauptsammelstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Zufahrt zum Stadtkern von Westen Stadtachse und östlich Flaniermeile mit Vorrang FVV 	leichte Abnahme MIV, weil MIV vermehrt via Friedrichshafnerstrasse fährt
	Neuhofstrasse	Hauptsammelstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Zufahrt zum Stadtkern von Süden siedlungsorientierte Erscheinung Veloachse 	starke Abnahme MIV, da dieser auf Friedrichshafnerstr. gelenkt wird
grössere kommunale Str.	Alleestrasse	Quartiersammelstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Norden: Zufahrt zum Stadtkern von Norden, FVV-Achse zum Seebad, siedlungsorientiert Mitte: Flaniermeile mit Vorrang FVV Süden: VV-Zufahrt zum Stadtkern von Süden, siedlungsorientiert 	keine Veränderungen
	Schulstrasse	Quartiersammel- und Erschliessungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessungsring um Stadtkern nördlicher Teil Veloachse 	Abnahme MIV, da MIV vermehrt via Friedrichshafnerstr. fährt
	Hafenstrasse	Quartiersammel- und Erschliessungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessungsring um Stadtkern Veloachse 	keine Veränderungen
	Pestalozzistrasse	Erschliessungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Fusswegachse 	keine Veränderungen
	Salmsacherstrasse	Erschliessungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Veloachse und Busroute Einbezug in T30-Zone 	keine Veränderungen
	Bachweg	-	<ul style="list-style-type: none"> Fussweg- und Veloachse 	keine Veränderungen

Tabelle 8: Übersicht kommunale Strassen

4.1.4 Strassenraumgestaltung

Damit die in den Tabelle 7 und Tabelle 4Tabelle 8 aufgeführten Funktionen der Strassen und Knoten umgesetzt werden können, müssen Umgestaltungen im Strassenraum realisiert werden. Die Strassenräume sind nicht nur Verkehrsfläche, sondern auch Aufenthaltsräume. Deshalb soll der Fokus von einer verkehrsorientierten hin zu einer siedlungsorientierten Gestaltung der Strassenräume verschoben werden. Die Flächen des MIV sind auf ein notwendiges Mass zu beschränken, zugunsten von Veloinfrastrukturen und/oder Seitenflächen für den Fussverkehr und die Begrünung. Insbesondere im Stadtkern sind das wichtige Voraussetzungen, um eine Belebung des Stadtraums zu erreichen. Im Rahmen des GVK wurden der Ist-Zustand der Strassenräume analysiert und vorrangig umzugestaltende Strassenabschnitte festgelegt (**Massnahme GV-10**). Diese Strassenabschnitte sind in der Abbildung 37 ersichtlich. Zudem sind in der Abbildung die aufgrund einer Aufklassierung oder Funktionsänderung auszubauenden Strassen bzw. Strassenabschnitte gekennzeichnet.

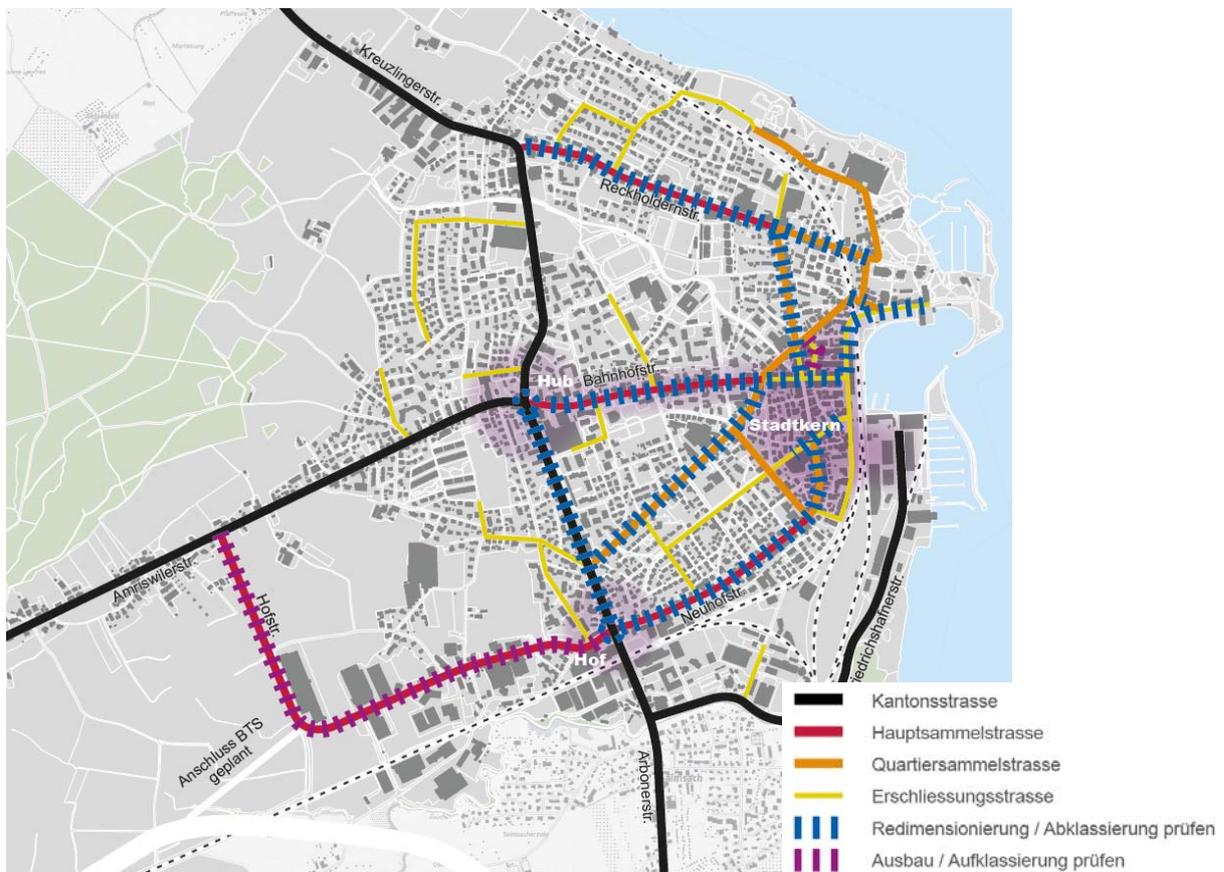


Abbildung 37: Vorschlag Anpassung Dimensionierung Strassen (Hintergrund Klassierung Ist-Situation)

Die Hofstrasse ist in Abstimmung mit der BTS/OLS als Zubringer zum Anschluss auszubauen (**Massnahmen GV-7**). Die Sternenstrasse erschliesst das Parkhaus Bodan, welches besser ausgelastet werden soll. In diesem Zusammenhang ist die derzeitige Situation auf der Sternenstrasse in Bezug auf die Auffindbarkeit des Parkhauses und die Verkehrssicherheit zu optimieren. Gleichzeitig ist die Verkehrsführung des MIV von und zur Bahnhofstrasse zu überprüfen (**Massnahmen GV-4**). Die Stadt Romanshorn setzt sich ebenso beim Kanton dafür ein, dass die Arbonerstrasse spätestens bei Realisierung der BTS/OLS siedlungsverträglich gestaltet wird (**Massnahmen GV-9**).

Umgestaltung Bahnhofstrasse

Für die Bahnhofstrasse wird exemplarisch aufgezeigt, was zukünftig für eine Gestaltung des Strassenraums möglich sein kann. Dabei wird das Ziel verfolgt, den Fuss- und Veloverkehr auf der Stadtachse zwischen Hub und Bahnhof zu fördern und ihm dementsprechend mehr Raum zu geben. Dazu werden für die obere und untere Bahnhofstrasse beispielhaft verschiedene Querschnitte (Fassade zu Fassade) gezeigt, wie das zukünftige Erscheinungsbild der Bahnhofstrasse sein kann. Die Beispielquerschnitte können als Grundlage für ein nachfolgendes Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (**Massnahmen GV-3**) dienen.

Die Bahnhofstrasse zeigt sich heute als Strasse im Mischverkehr bestehend aus zwei Fahrspuren, getrennt durch eine Mittellinie und abschnittsweiser Längsparkierung. Mögliche Varianten für einen neuen Strassenquerschnitt sind:

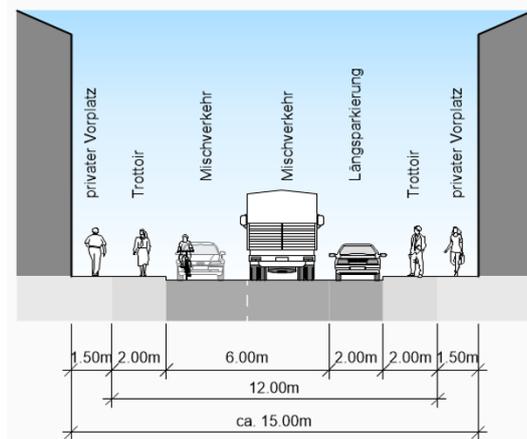
1. Mischverkehr ohne Mittellinie

2. Kernfahrbahn mit Velostreifen
3. Mischverkehr mit farblich markierten Bändern (FGSO) am Strassenrand

Neben dem generell neuen Strassenquerschnitt bestehen verschiedene denkbare Massnahmen, um die Bahnhofstrasse gestalterisch aufzuwerten und die Situation für den FVV zu verbessern:

- Einführung Tempo-30 zwischen Knoten Friedhofallee (Beginn geschlossene, beidseitige Bebauung) und Beginn Begegnungszone im Stadtkern
- Mittelzonen und Mittelinseln mit Velofurten als Querungs- und Abbiegemöglichkeiten für den Veloverkehr bei wichtigen einmündenden Strassen (bspw. bei Knoten Friedhofallee, Schulstrasse, Salmsacherstrasse)
- Zur Aufwertung des Strassenbilds und einer höheren Verkehrssicherheit für den Veloverkehr sind die Längsparkierungen aufzuheben oder auf jeweils zwei Parkfelder zu verkürzen (vereinfachtes Manövrieren)
- Verbreiterung des Trottoirs auf $\geq 2.5\text{m}$, um das Zufussgehen auf der Stadtachse Hub-Bahnhof attraktiver zu machen
- Baumreihe zur Attraktivitätssteigerung und ökologischen Aufwertung (Hitzeminderung)
- Umgestaltung des Knotens Bahnhof- und Salmsacherstrasse zu Rechtsvortritt oder neue Hauptbeziehung Bahnhof- und Hafenstrasse. Die Lenkungswirkung Richtung Parkhaus Bodan ist mindestens gleichwertig auszugestalten wie Richtung Bahnhof. Zusätzlich wird ein Eingangstor in die Untere Bahnhofstrasse geschaffen, welche als Begegnungszone signalisiert wird.
- Der Knoten Bahnhof-/Allee-/Sternenstrasse ist zu einer Platzsituation umzugestalten (Übergang der beiden Begegnungszonen und Kombination mit Sternenplatz).

Obere Bahnhofstrasse



Untere Bahnhofstrasse

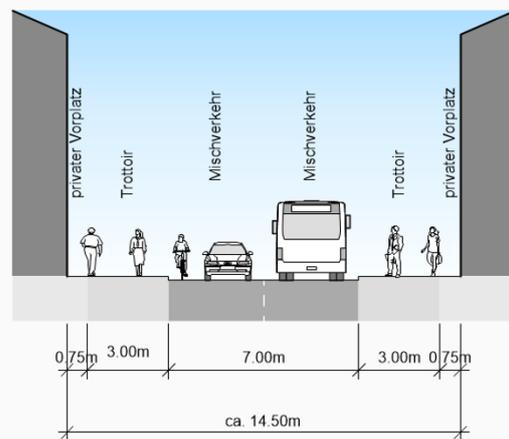
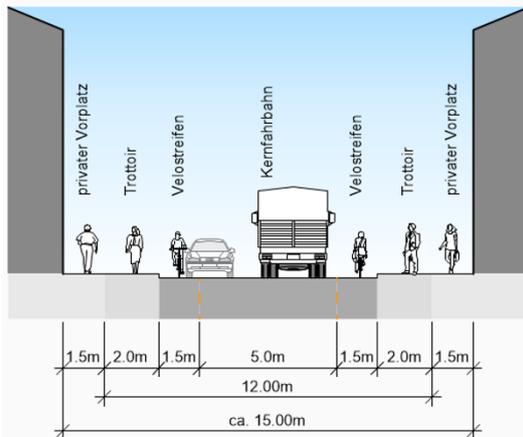


Abbildung 38: Querschnitt heutige Situation Bahnhofstrasse

Obere Bahnhofstrasse



Untere Bahnhofstrasse

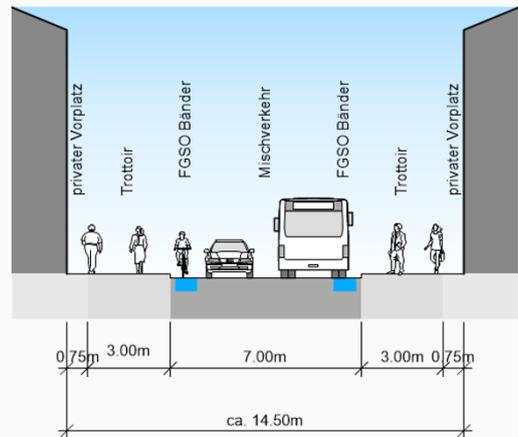
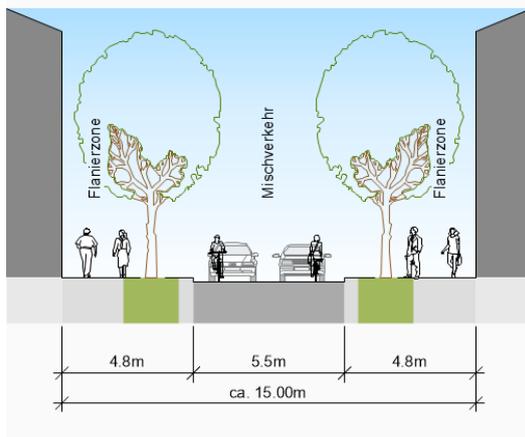


Abbildung 39: Querschnitte Bahnhofstrasse mit Variante Velostreifen (links) und FGSO-Bändern (rechts)

Obere Bahnhofstrasse



Untere Bahnhofstrasse

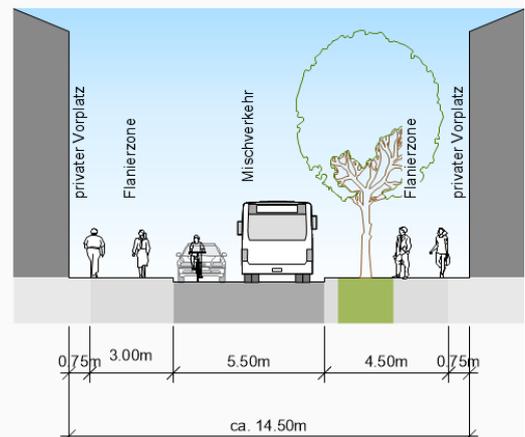


Abbildung 40: Querschnitte Bahnhofstrasse mit Variante Baumreihe beidseitig (links) und einseitig (rechts)

Umgestaltung Neuhof- und Reckholdernstrasse

Im gleichen Sinne sind ebenfalls die Umgestaltungen der Neuhof- und Reckholdernstrasse (**Massnahmen GV-5 und GV-6**) anzugehen. Diese profitieren von der neuen Verkehrslenkung und sollen von der heutigen verkehrs- zu einer siedlungsorientierten Gestaltung umgebaut werden.

Umgestaltung Knoten Hub und Hof

Die Knotenform der heutigen Kreisel Hub und Hof ist für die gewünschte Verkehrslenkung und Erhöhung der Verkehrssicherheit zu überprüfen (**Massnahme GV-8**). Dabei ist der Durchgangsverkehr konsequent auf die BTS / OLS zu lenken. Die heutige Leistungsfähigkeit ist weiterhin zu gewährleisten, jedoch nicht weiter zu erhöhen. Die Räume um die Knoten sind aufzuwerten, damit die angestrebte Funktion des Knotenumfelds als Quartierzentrum unterstützt wird. Dies gilt insbesondere für den Knoten Hub, da dieser den Auftakt zur Stadtachse Bahnhofstrasse bildet.

4.1.5 Mobilitätsmanagement bei Entwicklungsschwerpunkten (ESP)

Ergänzend zu den infrastrukturellen Ansätzen sind auch nicht-infrastrukturelle Massnahmen zweckmässig, um die Ziele des GVK zu erreichen. Da die Stadt Romanshorn in den ESP in Zukunft eine stärkere Bautätigkeit mit verdichteter Bauweise anstrebt, wird Mehrverkehr entstehen und so das Verkehrsaufkommen in der Stadt weiter zunehmen. Der Mehrverkehr kann mit verschiedenen Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Durch geeignete Massnahmen kann der entstehende Mehrverkehr auf nachhaltige Mobilitätsformen gelenkt und so das zusätzliche motorisierte Verkehrsaufkommen gering gehalten werden. Dies entspricht den Festsetzungen im Zielbild. Mobilitätsmanagement kann dazu bei der Entwicklung der ESP einen wichtigen Beitrag leisten (**Massnahme GV-11**).



Abbildung 41: Übersicht Ansätze zur Beeinflussung Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl

Die ESP Stadtkern, Hafepark und Hub sind alle in optimaler Distanz zu wichtigen Zielpunkten, um die Strecken zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Die beiden erstgenannten liegen in nächster Nähe zum Bahnhof und weisen eine sehr gute Erschliessung mit dem ÖV auf. Der ESP Hub ist über die Bahnhofstrasse auch direkt mit dem Bahnhof verbunden. Diese Verbindung ist als belebte Stadtachse mit guten Voraussetzungen für den FVV geplant. Die guten innerstädtischen Standortvoraussetzungen der ESP sind deshalb optimal zu nutzen, um beim von den ESP generierten Mehrverkehr einen hohen Anteil Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.

Mobilitätsmanagement kann einen oder mehrere Ansätze beinhalten, um diese guten Voraussetzungen für den FVV zu unterstützen und den Anteil an FVV zu erhöhen. Beispielsweise kann die Vorgabe für die Anzahl Stellplätze pro Wohneinheiten reduziert werden. Somit kann die Anzahl Autos in den ESP gesenkt, die Anzahl Fahrten reduziert, der Flächenbedarf für Stellplätze verkleinert und die Auslastung pro Stellplatz erhöht werden. Ein weitergehender Ansatz ist, in den ESP gute Voraussetzungen für autoarmes oder autofreies Wohnen zu schaffen. So können Wohn- resp. Siedlungsformen umgesetzt werden, welche ein sehr stark reduziertes Angebot an privaten Stellplätzen vorsehen oder bei denen komplett auf dieses verzichtet werden kann. Es ist sicherzustellen, dass nicht auf öffentliche Parkierung (Blaue Zone) ausgewichen werden kann. Neben dem Wohnen ist auch bei Gewerbenutzungen der Einsatz von Mobilitätsmanagement sinnvoll. Bei verkehrsintensiven Nutzungen sind beispielsweise Fahrtenbeschränkungen zu prüfen. Umsetzbar ist dies über die realisierbare Anzahl Kun-

denparkfelder oder die zeitliche Dosierung der Anzahl aus Parkierungsanlagen ausfahrenden Autos. Damit soll das Strassennetz in Spitzenzeiten nicht überlastet werden. Ebenfalls können alternative Anreisemöglichkeiten gegenüber dem MIV durch finanzielle Anreize unterstützt werden.

Entsprechende Regelungen und weitere Anreize zugunsten einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl sind im Rahmen von Mobilitätsmanagement für die ESP zu prüfen. Die Pflicht zur Erarbeitung eines Mobilitätsmanagements kann durch die Stadt im Rahmen von Gestaltungsplänen fixiert werden. Es ist deshalb sicherzustellen, dass die Gestaltungsplanpflicht für alle relevanten Grundstücke in den ESP festgelegt ist.

4.1.6 Übersicht Massnahmen Gesamtverkehr

Im Teilkonzept Gesamtverkehr sind elf Massnahmen vorgesehen (Beschrieb im Anhang C). Im GVK werden für einzelne Massnahmen Lösungsansätze und Vorschläge gemacht, welche bei der Umsetzung der Massnahmen als Grundlage dienen können. Die Massnahmen sind nummeriert (MN-Nr.) und in der Abbildung 46 verortet.

MN-Nr.	Massnahmentitel
GV-1	Strassenklassierungen festlegen
GV-2	Erschliessungskonzept Bahnhof, Stadtkern und Hafengebäude
GV-3	Aufwertung Bahnhofstrasse als Stadtachse
GV-4	Umgestaltung Sternenstrasse / -platz
GV-5	Siedlungsverträgliche Umgestaltung Neuhofstrasse
GV-6	Siedlungsverträgliche Umgestaltung Reckholdernstrasse
GV-7	Ausbau Hofstrasse zu Kantonsstrasse
GV-8	Umgestaltung Kreisel Hub und Hof
GV-9	Rückbau und Umgestaltung Arbonerstrasse
GV-10	Gestalterische Aufwertung kommunaler Strassen
GV-11	Vorgaben und Mobilitätsmanagement für ESP

Tabelle 9: Massnahmenliste Teilkonzept Gesamtverkehr

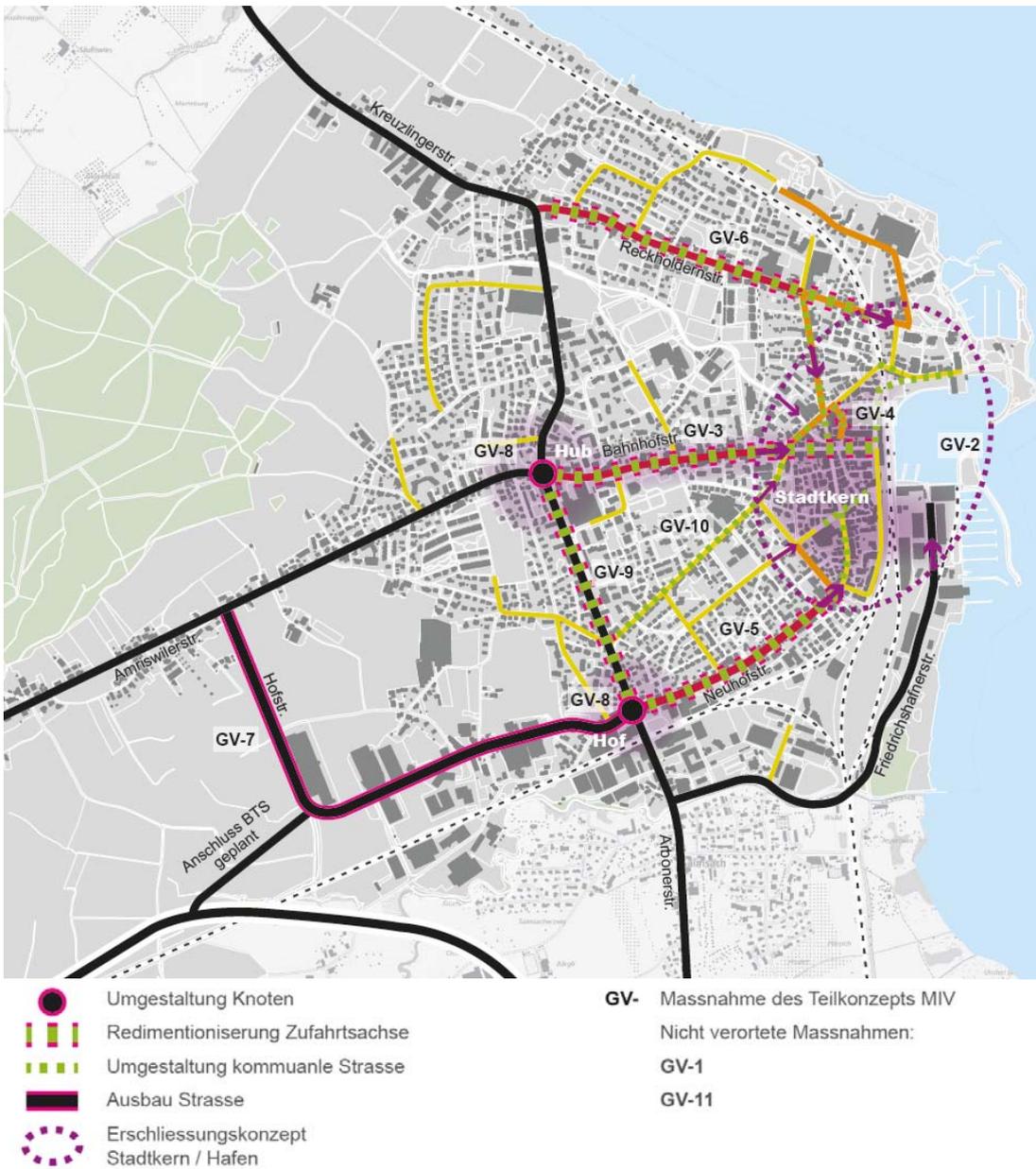


Abbildung 42: Teilkonzeptkarte Gesamtverkehr

4.2 Teilkonzept motorisierter Individualverkehr

Das Teilkonzept MIV bezweckt, die Verkehrsabwicklung des motorisierten Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Siedlungsverträglichkeit zu optimieren. Im Fokus steht die Erschliessung und Signalisation von wichtigen Zielpunkten, eine Temporeduktion und die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den kommunalen Strassen sowie die Optimierung der öffentlichen Parkierung. Folgende Stossrichtungen stehen im Vordergrund:

- Die Signalisation im Strassennetz wird verbessert und auf die gewünschte Verkehrslenkung ausgerichtet.
- Ein Parkierungskonzept regelt den Umgang mit der öffentlichen Parkierung und bündelt sowie reduziert den Parksuchverkehr. Das Parkierungsreglement wird dementsprechend überarbeitet und ein Parkleitsystem eingerichtet.
- Temporeduktionen in den Wohnquartieren und auf grösseren kommunalen Strassen reduzieren die verkehrlichen Emissionen.
- Der Schleichverkehr in Quartieren wird durch Anpassungen der Erschliessungssysteme reduziert.

4.2.1 Signalisation

Die Signalisation im Strassennetz unterstützt die gewünschte Verkehrslenkung (vgl. Kapitel 4.1.2) des MIV und weist den Weg zu wichtigen Zielpunkten. Die heutige Signalisation ist zu überprüfen und nach einem übergeordneten Signalisationskonzept zu erneuern. Dies ist in Zusammenarbeit mit dem Kanton anzugehen, da die Signalisation auf dem kantonalen wie auch kommunalen Strassennetz relevant ist und aufeinander abgestimmt sein muss. Dabei ist zu klären, welche Zielpunkte und zweckmässigen Ortsangaben aufgenommen werden. Die Signalisation an den grossen Verkehrsknoten ist auf die wichtigsten Ziele zu beschränken, um die Signalisation verständlich zu halten. Der regionale Durchgangsverkehr ist dabei konsequent auf die BTS zu lenken. Ab der BTS ist die Hauptzufahrt nach Romanshorn via Hofstrasse Ost zur Friedrichshafnerstrasse (Bahnhof, Fähre und Parkierung) oder via Hofstrasse West zur Bahnhofstrasse (Stadtkern) anzugeben. Das Signalisationskonzept (**Massnahme MIV-1**) und die anschliessende Umsetzung der Beschilderung ist mit dem Parkleitsystem (vgl. Kapitel 4.2.2) abzustimmen.

4.2.2 Parkierung

Das hohe MIV-Verkehrsaufkommen im Stadtkern und am Hafenbecken sowie die damit verbundenen Verkehrsprobleme werden zu einem erheblichen Teil durch die bestehende Parkierungssituation verursacht. Es bestehen diverse oberirdische Parkplätze entlang wichtiger Zufahrtsachsen oder an attraktiven Lagen am Hafen. Uneinheitliche oder keine Bewirtschaftung sowie die fehlende Koordination führen zu unerwünschtem Parksuchverkehr sowie schlecht ausgelasteten Parkhäusern. Das Parkierungsreglement ist nicht mehr aktuell und deckt die Ansprüche der Stadt für eine stadt- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung nicht mehr ab. Deshalb ist in einem ersten Schritt ein Parkierungskonzept für die planerische Festlegung zum Umgang mit der Parkierung zu erarbeiten. Basierend darauf ist in einem zweiten Schritt das verbindliche Parkierungsreglement zu überarbeiten (**Massnahme MIV-2**). Als dritter Schritt ist ein Parkleitsystem zu projektieren und umzusetzen. Für die drei Schritte sind folgende Ziele zu beachten:

Parkierungskonzept

- Kein Ausbau des öffentlichen Parkplatzangebotes
- Zukünftige Nachfrage und Umgang mit öffentlichem Parkierungsangebot klären, abgestuft nach Parkraumzonen
- Parkierung an geeigneten Standorten gebündelt anbieten
- Verlagerung von oberirdischen Parkfeldern in unterirdischen Parkierungsanlagen
- Einheitliche Bewirtschaftung und Tarifhöhen festlegen

Parkierungsreglement

- Tarifgebühren und Parkierdauer abgestuft nach Parkraumzonen aktualisieren
- Blaue Zonen flächendeckend und finanzielle Bewirtschaftung bei allen verkehrsintensiven Nutzungen verpflichtend einführen
- Zonen und Berechtigungen für Parkkarten definieren

Parkleitsystem

- Einbezug aller grösseren Parkierungsanlagen in Romanshorn
- Reduktion Parksuchverkehr durch frühzeitige Information zur Auslastung
- Zufahrt zu Parkierungsanlagen gelenkt

Der Aufbau des Parkierungskonzepts ist in der nachfolgenden Grafik ersichtlich:

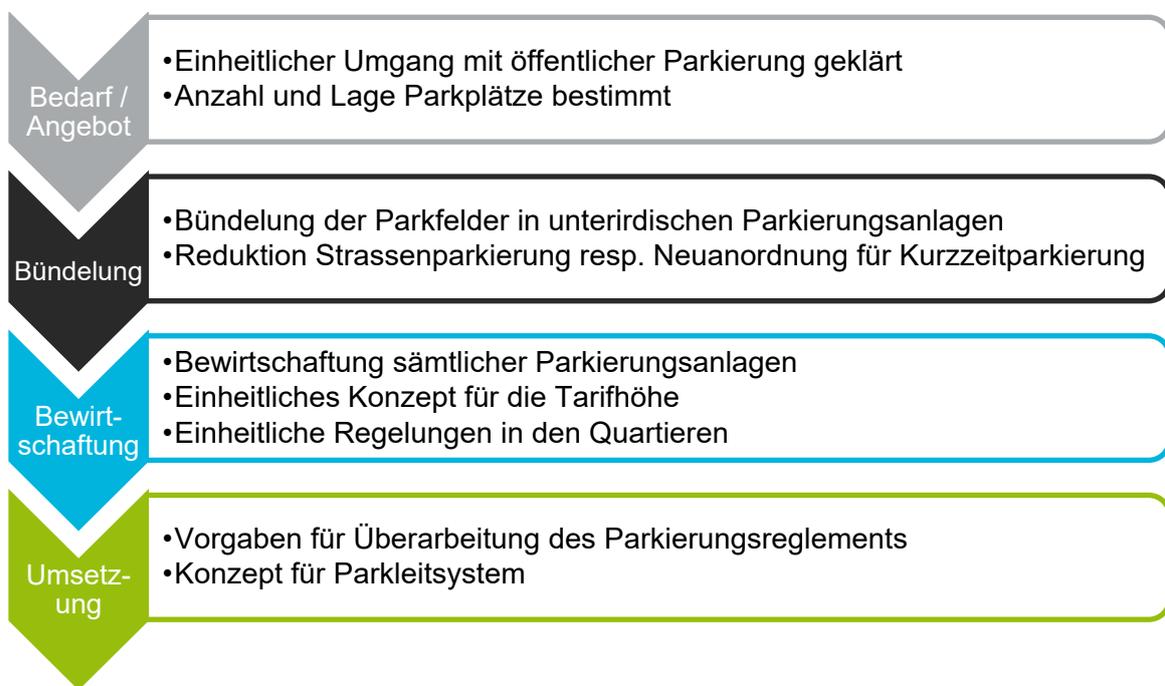


Abbildung 43: Vorgehen und Aufbau Parkierungskonzept

Bedarf und Angebot

In einem ersten Schritt sind in einer Ist-Analyse die Nachfrage und das Angebot zu erfassen. Dabei steht nicht die Nachfrage im Vordergrund, sondern welches Angebot eine stadtverträgliche Verkehrslenkung und attraktive Stadtquartiere ermöglicht. Deshalb ist das Parkraumangebot als lenkendes Mittel einzusetzen, um die restlichen Massnahmen des GVK zu unterstützen. Ein Ausbau des öffentlichen Parkplatzangebots ist zu vermeiden, um die angestrebte Steigerung des Fuss- und Veloverkehrsanteils nicht zu konkurrenzieren.

Öffentliche Parkplätze sind vorrangig bei wichtigen Zielpunkten (z.B. Seebad, EZO, Hafenbecken) für den Besucherverkehr anzuordnen. Dies jedoch in einem zweckmässigen Umfang und vorrangig unterirdisch. In welchem Umfang eine oberirdische Parkierung für Gewerbe und Einkauf angeboten wird, ist zu klären. Das zukünftige Angebot ist je nach Lage zu differenzieren, also nach Parkraumzonen räumlich einzuteilen. Wie im kommunalen Richtplan erwähnt, sind die am Rande des Stadtkerns vorhandenen und geplanten Parkhäuser zu nutzen. Deren Auslastung kann noch erhöht werden. Das Angebot von Parkierung in den Wohnquartieren ist auf ein sinnvolles Mass zu reduzieren, da der private Parkraumbedarf vorrangig auf den jeweiligen Grundstücken zu decken ist.

Bündelung

Damit die im Zielbild geforderte Lenkung der MIV-Verkehrsbelastung auf ein siedlungsverträgliches Mass erreicht wird, ist die öffentliche Parkierung gebündelt anzubieten. Dadurch werden zwei Ziele verfolgt. Einerseits wird Parksuchverkehr vermieden, andererseits wird die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für den FVV erhöht. Dazu müssen bestehende öffentliche Parkfelder im Strassenraum aufgehoben und sofern an dem Ort zweckmässig, in einem nahegelegenen Parkhaus ersetzt werden. Im Vordergrund stehen die Längsparkplätze an den grösseren kommunalen Strassen wie der Bahnhof- oder Alleestrasse, welche gestalterisch aufgewertet werden sollen.

Im Rahmen des GVK wurden die grösseren Parkieranlagen erfasst und gegliedert (vgl. Abbildung 44). Die Parkieranlagen der Kategorie 1 bilden das primäre öffentliche Parkieranangebot in Romanshorn. Die Parkieranlagen in Kategorie 2 ergänzen dieses saisonal und punktuell. Die Parkieranlagen der Kategorie 3 sind mittelfristig aufzuheben und deren Flächen anderweitig zu nutzen. Mit den geplanten Parkhäusern kann bei Bedarf das aufgehobene Angebot kompensiert werden. In diesem Kontext ist eine konsequente Planung der Parkierananlagen in Abstimmung mit dem Parkierankonzept und den Zielen des GVK sehr wichtig. Neue Parkierananlagen im Stadtkern führen zwangsläufig zu Mehrverkehr. Neue Parkierananlagen sind aus diesem Grund nur zur Bündelung von oberirdischen Parkplätzen zu erstellen.

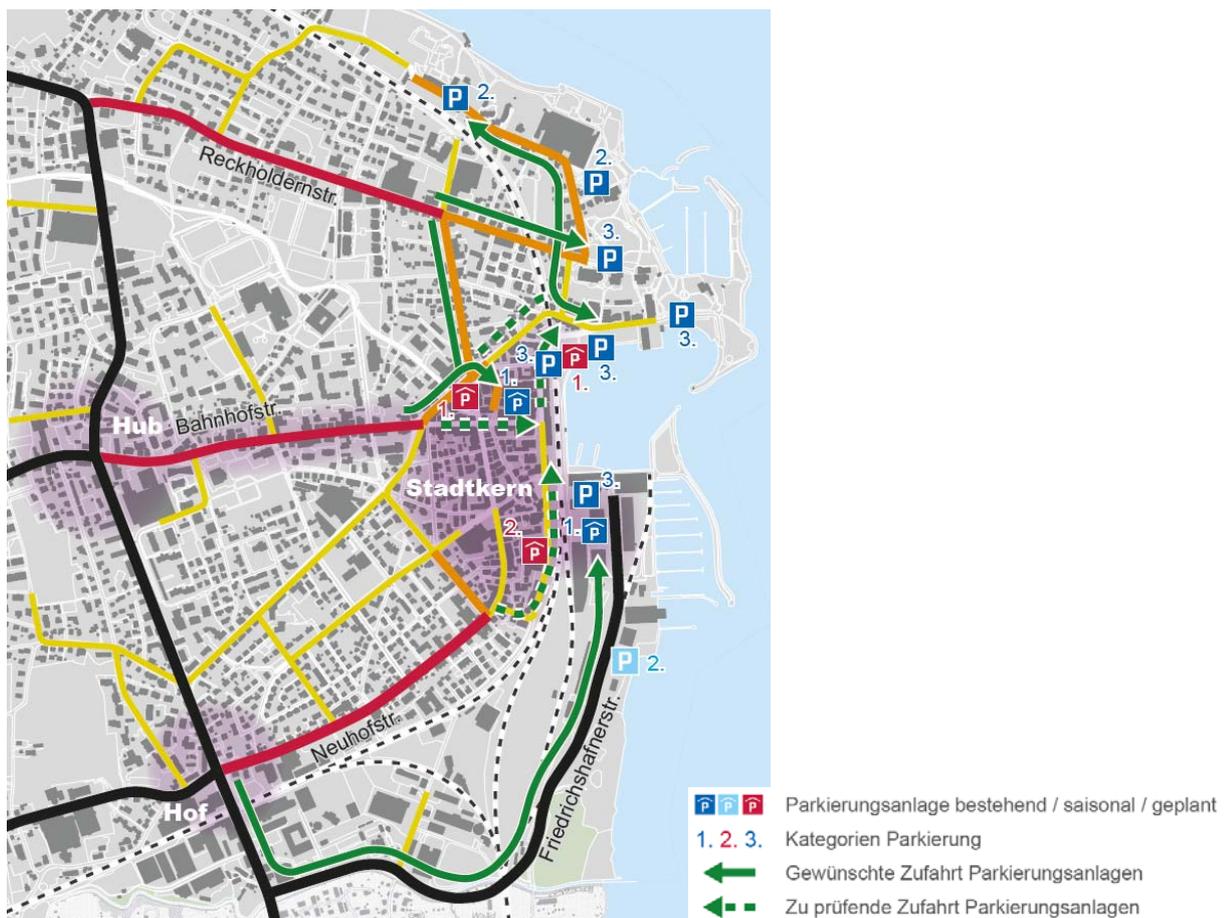


Abbildung 44: Übersicht Parkierananlagen und Zufahrten

Bewirtschaftung

Alle öffentlichen Parkierungen im Siedlungsgebiet sind zu bewirtschaften. Diesbezüglich existieren dazu verschiedene Möglichkeiten: Eine zeitliche und/oder finanzielle Bewirtschaftung. Wichtig ist, dass die Bewirtschaftung einheitlich und abgestimmt auf die Lage sowie die gewünschte Lenkung der Nachfrage nach Parkierungsfeldern erfolgt.

Parkierananlagen, welche die gleiche Nutzergruppe ansprechen, müssen grundsätzlich die gleichen Tarife aufweisen. Aufgrund der Lage können die Tarife bei Bedarf mittels Parkraumzonen differenziert werden. So sind beispielsweise die Parkplätze am Hafenbecken stärker zu bewirtschaften als jene in den Parkhäusern. Grundsätzlich sind alle Parkplätze im Stadtkern, im Bereich des Seeufers und Hafens sowie im Umfeld der Quartierzentren kostenpflichtig. Diese Regelung hat auch für private Parkie-

rungsanlagen von publikums- und verkehrsintensiven Einrichtungen zu gelten. Nur wenn alle öffentlichen und zentral gelegenen Parkfelder bewirtschaftet werden, kann Parksuchverkehr minimiert werden. Sobald einzelne Parkfelder oder kleine Parkierungsanlagen nicht bewirtschaftet und frei verfügbar sind, entsteht neuer Parksuchverkehr. Alternativ zur finanziellen Bewirtschaftung von Parkfeldern bietet sich punktuell an, die maximale Parkzeit auf Parkfeldern zu reduzieren. Solche situativen Ausnahmeregelungen können beispielsweise vor dem Bahnhof eingeführt werden, weil durch eine sehr kurze Parkdauer das Parkfeld nicht für längere Parkvorgänge in Frage kommt. Längeres Parkieren ist im Bereich Hafen nur in den Parkhäusern zu ermöglichen. In den Wohnquartieren sind flächendeckend Blaue Zonen einzuführen. Langzeitparkierung soll nur mit einer kostenpflichtigen Parkkarte für die entsprechende Parkraumzone erlaubt sein.

Umsetzung

Das Parkierungskonzept bildet die Basis für die nachgelagerte Überarbeitung des **Parkierungsreglements** [26]. Das Parkierungsreglement regelt unter anderem die Parkierdauer, die Gebührenhöhe sowie Bewilligungen für Langzeitparkierung (Parkkarten). Die Vorgaben aus dem Parkierungskonzept werden im Parkierungsreglement verbindlich umgesetzt. Der Zweck und die Grundsätze des Parkierungsreglements sind gemäss dem Zielbild zu aktualisieren. Die Gebührenhöhe ist auf ein angemessenes Preisniveau anzupassen. Zusammen mit der Parkierdauer ist eine lenkende Wirkung der öffentlichen Parkierung anzustreben.

Im Rahmen des Parkierungskonzepts ist auch ein **Parkleitsystem** (PLS) zu konzipieren. Dieses bringt den Parksuchverkehr in Einklang mit dem angestrebten Funktionsprinzip des Strassennetzes und leitet den Verkehr dementsprechend. Mit dem PLS kann die Belegung und die Zufahrt in die unterschiedlichen Parkierungsanlagen koordiniert werden. Dazu informiert das PLS die Fahrzeuglenker mittels digitaler Anzeigen entlang der Zufahrtsachsen über die Lage der Parkierungsanlagen und ob dort freie Parkfelder verfügbar sind. So kann die Fahrt entsprechend angepasst werden. Durch die Informationen des PLS bereits am Ortseingang resp. beim Anschluss an die BTS kann der MIV gezielt auf die Friedrichshafner-, Bahnhof- oder Reckholdernstrasse gelenkt und der Parksuchverkehr reduziert werden. Idealerweise kann diese Information auch online via App abgerufen werden.

Für das PLS sind verschiedene Systeme verfügbar. Im Rahmen der Projektierung ist das System zu definieren (**Massnahme MIV-3**). Ein volldynamisches PLS zeigt stellplatzgenau die Anzahl freier Parkplätze an. Für die Reduktion des Parksuchverkehrs ist dies nicht zwingend notwendig, da in erster Linie angezeigt werden muss, ob Parkfelder vorhanden sind oder nicht. Dies ist mit einem halbdynamischen PLS ebenfalls möglich. Voraussetzung ist jedoch, dass alle grösseren Parkierungsanlagen ins PLS integriert sind und keine Ausweichmöglichkeiten bestehen. Um die Auslastung festzustellen, sind die Parkierungsanlagen mit einer Schrankenanlage zu betreiben. Das PLS ist eng mit dem Signalisationskonzept (vgl. MN MIV-1) zu koordinieren.

4.2.3 Temporeduzierte Zonen

Romanshorn verfolgt bereits im kommunalen Richtplan [23] einen Niedriggeschwindigkeitsansatz abseits der Hauptachsen. Durch eine Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unter 50km/h soll der MIV stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden. Es erhöht sich die Verkehrssicherheit und die Umfeldqualität. Durch die Temporeduktion des MIV auf Strassen mit Veloachsen werden diese für den Veloverkehr attraktiver. Ebenfalls erhöht die reduzierte Höchstgeschwindigkeit das Gestaltungspotenzial der Strassenräume. Die im kommunalen Richtplan [23] vorgesehenen Zonenerweiterungen von Tempo-30 und Begegnungszonen sind deshalb weiterzuverfolgen. Darüber hinaus ist die Integration von gewissen Gemeindestrassen mit Sammelfunktion und Quartiersammelstrassen in Tempo-30-Zonen vorgesehen. Eine andere Möglichkeit wäre, die betreffenden Strassen

eigenständig als Tempo-30-Strecken zu signalisieren³. Damit wird der Nutzen des Niedriggeschwindigkeitsansatzes flächendeckend ausgeweitet.

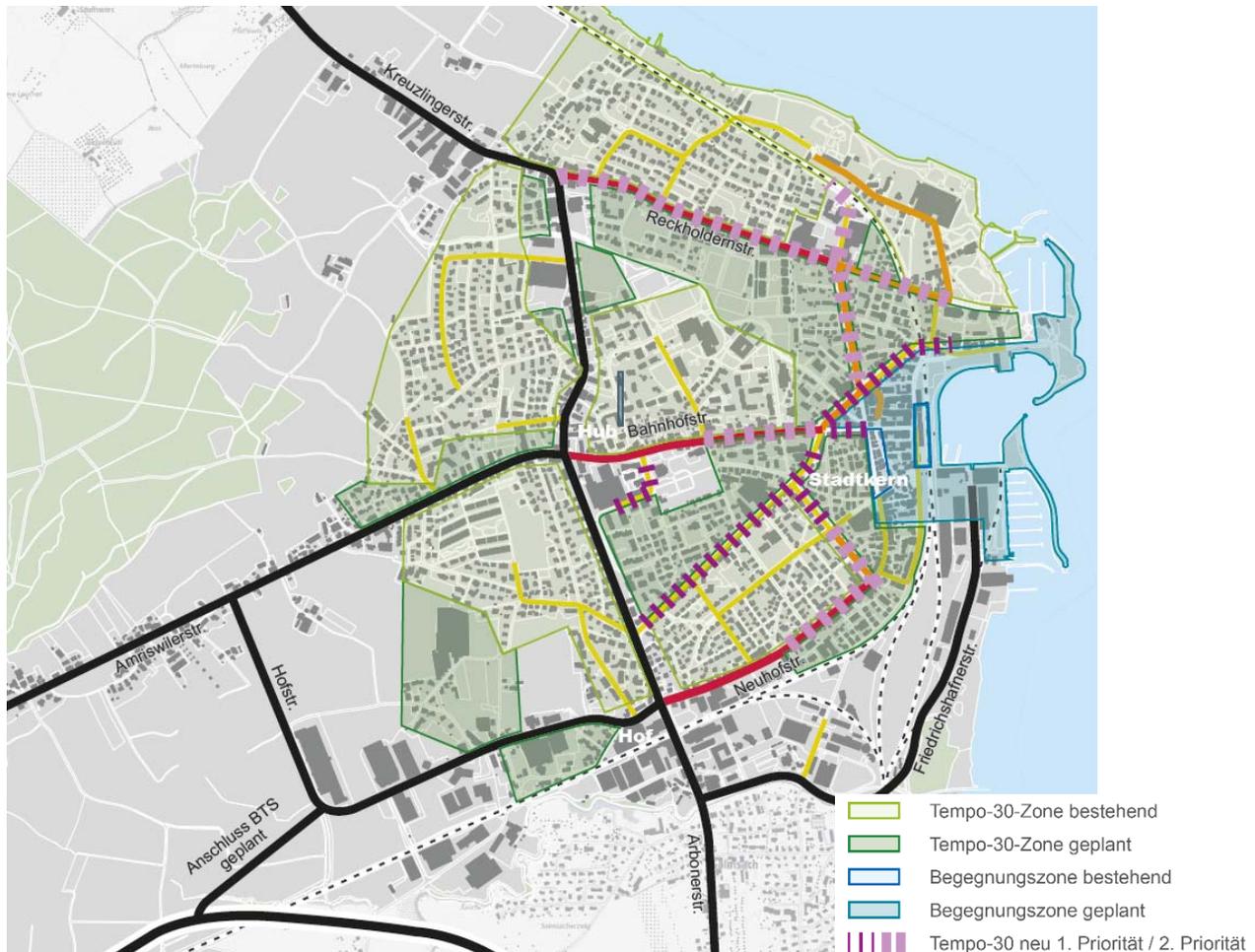


Abbildung 45: Übersichtskarte räumliche Umsetzung Niedriggeschwindigkeitsansatz

Damit der Vorrang für den Fuss- und Veloverkehr im Stadtkern und um das Hafenbecken verstärkt werden kann, ist die Begegnungszone möglichst auf alle Strassen in diesem Raum auszudehnen (**Massnahme MIV-4**). Die Tempo-30-Zonen sind etappenweise zu planen und zu realisieren (**Massnahme MIV-5**). Die Gestaltung soll jedoch mit einheitlichen Elementen erfolgen. Auf den grösseren kommunalen Strassen ist die Einführung von Tempo-30 in zwei Etappen vorgesehen (**Massnahme MIV-6**). In 1. Priorität ist Tempo-30 um den Stadtkern sowie auf der Salmsacherstrasse zu signalisieren. Damit wird die Trennung zwischen den Quartieren reduziert. Tempo-30 ist auf der Bahnhofstrasse prioritär vom Stadtkern bis auf Höhe Friedhofallee vorgesehen, da in diesem Abschnitt durchgehend beidseitig publikumsorientierte Nutzungen bestehen. Sollte längerfristig ein Bedarf nach Tempo-30 bis zum Kreisel Hub (insb. zur Verbesserung des Zugangs zum Einkaufszentrum Hub) festgestellt werden, kann das Temporegime ausgedehnt werden. In 2. Priorität soll dann Tempo-30 u.a. auf der Reckholdern-, Neuhofer- und Alleestrasse eingeführt werden. Tempo-30 ist auf der Neuhoferstrasse vom Stadtkern bis auf Höhe Obere Neustrasse vorgesehen. In diesem Abschnitt bestehen beidseitig

³ Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen hat sich nach der «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» zu richten. Tempo-30-Strecken sind nicht Teil einer Zone und es gelten keine Zonenvorschriften.

Wohnnutzungen und die Akzeptanz des neuen Temporegimes wird deshalb als höher angesehen. Längerfristig könnte Tempo-30 aber auch bis zum Kreisel Hof ausgedehnt werden.

4.2.4 Erschliessung Seebad / Hafenbecken

Das Umfeld des Seebads sowie des Hafenbeckens ist saisonal von Schleichverkehr und daraus resultierend erhöhten Verkehrsemissionen (insb. Lärm) betroffen. Für diese beiden Gebiete wird deshalb eine Anpassung des Erschliessungssystems vorgeschlagen, um den MIV auf eine siedlungsverträgliche Art zu lenken (**Massnahme MIV-7**). Ebenfalls ist gleichzeitig eine Attraktivitätssteigerung alternativer Anreisemöglichkeiten zum Seebad und Hafenbecken anzustreben.

Seebad

Die Zufahrt zum Parkplatz beim Seebad ist momentan von zwei verschiedenen Seiten möglich. Dies erlaubt es von der Reckholdernstrasse her, die direkten, aber durch ein Wohnquartier führenden, Obstgarten- oder Hinterwiesenstrasse zu befahren. Die Stadt Romanshorn strebt die Erschliessung des Seebads von Osten via Schlossbergstrasse an. Dazu werden Anpassungen des Verkehrsregimes auf der Badstrasse (bspw. Einbahnregime oder nur Berechtigte gestattet) oder einer kompletten Sperrung für die MIV-Durchfahrt in Auge gefasst. Somit könnte der Schleichverkehr durch das Wohnquartier minimiert werden und die Sicherheit für den FVV kann markant erhöht werden. Damit der Verkehr auf der verbleibenden Hauptzufahrt siedlungsverträglich abgewickelt werden kann, sind flankierende Massnahmen zu realisieren.

Hafenbecken

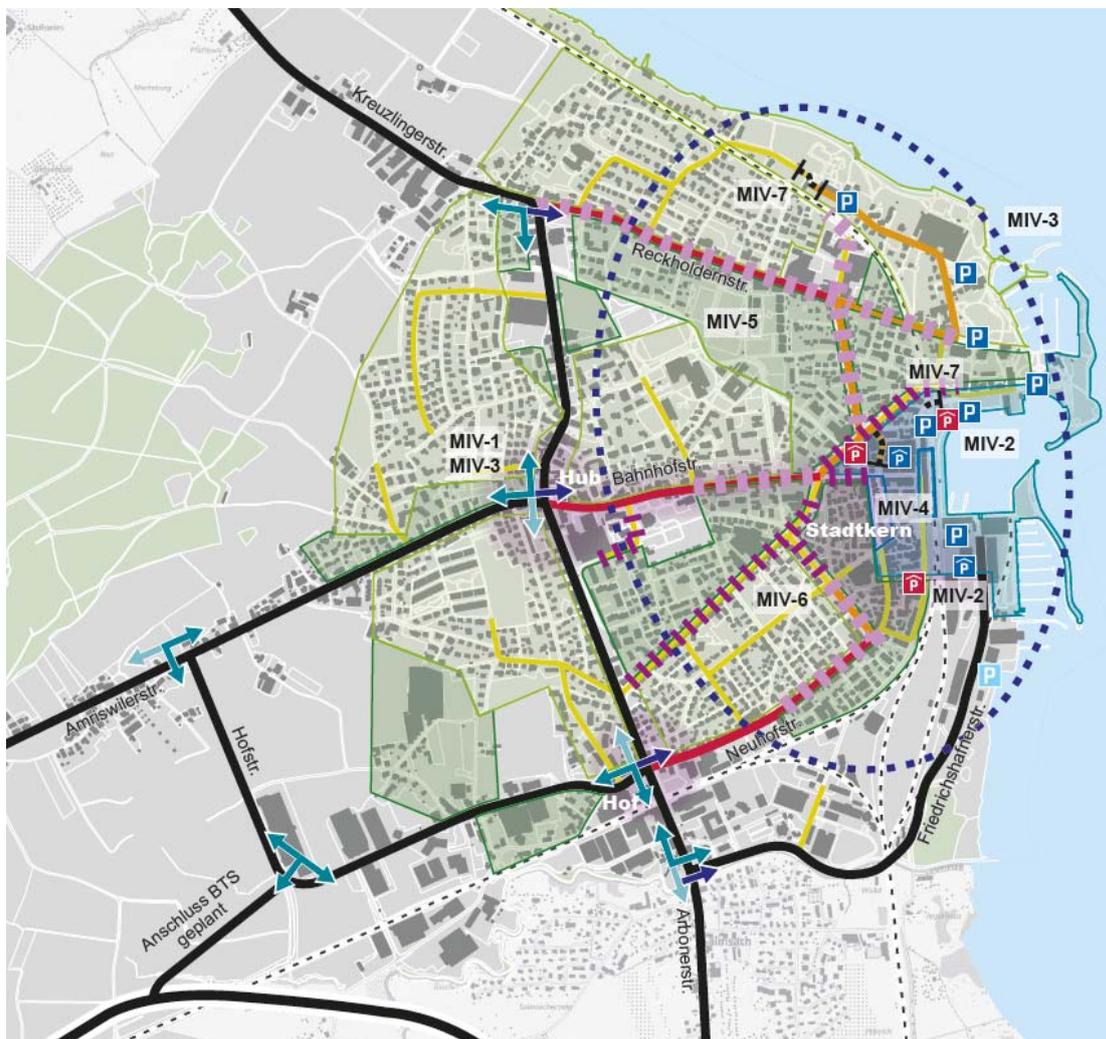
Das Hafenbecken ist ein sehr wichtiger Zielpunkt in Romanshorn mit überkommunaler Bedeutung für den Freizeitverkehr. Es besteht dadurch zeitweise eine sehr hohe Nachfrage auf die Parkfelder im Umfeld, insbesondere auf die direkt am nördlichen Hafenbecken. Bei voller Auslastung der Parkfelder entsteht auch im näheren Umfeld Parksuchverkehr. Die Zufahrt ist über die Hafen- und Bankstrasse möglich, wodurch eine direkte Verbindung vom und zum Bahnhofplatz besteht. Diese Verbindung vom und zum Bahnhofplatz ist bei Autoposern beliebt, was zu unerwünschten Lärmemissionen führt. Die Stadt möchte dieses Problem des unerwünschten Poserverkehrs unterbinden. Zusammen mit der Problematik von überlasteten Parkplätzen am Hafenbecken besteht daher Bedarf, das Verkehrsregime zu optimieren. Es wird folgender Lösungsansatz vorgeschlagen: Die heute verteilten Parkplätze sind neu gebündelt unterirdisch anzuordnen und in ein Parkleitsystem zu integrieren. Ausserdem ist die MIV-Verbindung Bahnhof-Hafenbecken unattraktiver zu gestalten. Dazu ist der Unterbruch der Bankstrasse vor oder nach dem Bahnübergang ein möglicher Ansatz. Zu beachten ist, dass weiterhin eine zweckmässige Erschliessung des geplanten Hotels möglich bleibt. Gleichzeitig ist der Strassenraum der Hafenstrasse deutlich aufzuwerten und als qualitativ hochwertiger Freiraum zu verstehen, welcher die Aufenthaltsqualität am Hafenbecken zusätzlich erhöht. Es ist zu prüfen, ob der öffentlich befahrbare Abschnitt der Hafenstrasse im östlichen Teil verkürzt werden kann.

4.2.5 Übersicht Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Im Teilkonzept motorisierter Individualverkehr sind acht Massnahmen vorgesehen (Beschrieb im Anhang C). Die Massnahmen sind nummeriert (MN-Nr.) und in der Abbildung 46 verortet.

MN-Nr.	Massnahmentitel
MIV-1	Signalisationskonzept für Durchgangsverkehr und zu Zielpunkten
MIV-2	Parkierungskonzept und Überarbeitung Parkierungsreglement
MIV-3	Parkleitsystem Stadtkern / Hafengebeken
MIV-4	Ausdehnung Begegnungszone Stadtkern / Hafengebeken
MIV-5	Erweiterung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren
MIV-6	Erweiterung Tempo-30 auf grössere kommunale Strassen
MIV-7	Optimierung Erschliessung Seebad und Hafengebeken

Tabelle 10: Massnahmenliste Teilkonzept MIV



- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Tempo-30-Zone bestehend |  | Zielverkehr Stadtkern und Hafen |
|  | Tempo-30-Zone geplant |  | Durchgangsverkehr von/zur BTS |
|  | Begegnungszone bestehend |  | Durchgangsverkehr sonstig |
|  | Begegnungszone geplant |  | Parkierungsanlage bestehend / saisonal / geplant |
|  | Tempo-30 neu 1. Priorität / 2. Priorität |  | |
|  | Optimierung Verkehrsregime | | |

Abbildung 46: Teilkonzeptkarte MIV

4.3 Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr

Das Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr bezweckt die Förderung des FVV und damit, wie im Zielbild festgelegt, seinen Anteil am Gesamtverkehr im Stadtgebiet markant zu steigern. Der FVV bietet vielfältige Vorteile bei der Mobilitätsbewältigung. Er ist platzeffizient, gesundheitsfördernd, sicher, günstig und trägt zu einer lebendigen Stadt bei. Diese Vorteile gilt es zu nutzen, weshalb für den FVV gute Voraussetzungen zu schaffen sind, um das Velofahren und Zufussgehen in Romanshorn attraktiver zu machen. Folgende Ziele und Stossrichtungen sind zu verfolgen:

Übergeordnetes Ziel: Erhöhung des FVV-Anteils am Gesamtverkehr	Ziele	Stossrichtungen
	FVV im Gesamtverkehrssystem stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Personelle und finanzielle Ressourcen für die FVV-Förderung bereitstellen • Frühzeitige Koordination zwischen Stadt, Nachbargemeinden und Kanton sowie dem MIV und ÖV sicherstellen
	Attraktives Angebot schaffen	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive, sichere und zusammenhängende Netze bereitstellen • Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr qualitativ und quantitativ ausbauen • Wohnquartiere, ESP und Stadtkern vernetzen und Anbindung der Zielpunkte sicherstellen • Schwachstellen eliminieren und Netzlücken schliessen
	Schnittstellen optimieren	<ul style="list-style-type: none"> • Intermodale Schnittstellen für konkurrenzfähige Transportketten stärken • Zugänglichkeit zu Haltestellen für FVV sicherstellen • Veloabstellanlagen bedarfsgerecht bereitstellen
	Rahmenbedingungen verbessern	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Standards für FVV-Achsen bereitstellen • Kommunikation und Vermarktung des FVV • Mobilitätsmanagement fördern

Abbildung 47: Ziele und Stossrichtungen FVV

Potenzial des FVV

Die Ausgangslage für den FVV ist in Romanshorn grundsätzlich sehr gut. Die Topografie ist mehrheitlich flach und weist kaum hinderliche Steigungen auf. Ebenfalls sind die Distanzen im Stadtgebiet klein und vor allem mit dem Velo ideal zurückzulegen. Deshalb weist der Veloverkehr bereits jetzt einen vergleichsweise hohen Anteil am Modal-Split (vgl. Kapitel 2.1.4) auf.

Vor allem bei kurzen und mittleren Distanzen kann eine Verlagerung zum Veloverkehr zulasten des MIV erreicht werden. Die Grösse des Stadtgebiets erlaubt es, attraktive Pendlerstrecken für das Velo einzurichten. Gemäss Pendlerstatistik [12] arbeitet und wohnt ein beträchtlicher Teil der in Romanshorn tätigen Arbeitskräfte in Romanshorn selber (ca. 2'000 Personen) oder pendelt von oder zu den umliegenden Gemeinden Uttwil, Amriswil oder Salmsach (ca. 1'100). Deshalb liegt ein grosses Potenzial für den Veloverkehr im Binnenpendlerverkehr sowie im Pendlerverkehr von / zu den umliegenden Gemeinden. Für diesen Alltagsverkehr kann der Veloverkehr das zentrale Verkehrsmittel sein. Das Potenzial, den Modal-Split weiter in Richtung nachhaltigere Mobilität zu verschieben, wird durch eine konsequente Förderung des Velos als sehr gross eingeschätzt.

Auch der Fussverkehr hat im Zusammenspiel mit dem ÖV ein hohes Potenzial und dürfte insbesondere für den Freizeit- und Tourismusverkehr wichtig sein. Das grundsätzlich hohe Potenzial für den Fussverkehr wird bislang jedoch noch ungenügend genutzt.

Herausforderungen ergeben die Trennwirkungen der Bahnlinien sowie der Kantonsstrassen. Diese sind einerseits Träger des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr, aber auch Hindernisse für querende FVV-Verbindungen. Für den Freizeitverkehr bestehen attraktive Routen am Seeufer. Für den Alltagsverkehr ist das FVV-Netz jedoch bescheiden und es besteht Ausbaubedarf.

FVV-Förderung und Konzept

Für eine gezielte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist die übergeordnete Einbindung in den Gesamtverkehr sicherzustellen und der FVV neben dem MIV und ÖV als gleichberechtigte dritte Säule ins Gesamtverkehrssystem zu integrieren. Dies hat sich auch bei den städtischen Ressourcen und der politischen Unterstützung für die FVV-Förderung widerzuspiegeln. Der FVV erhält die nötige Priorität bei strategischen und projektbezogenen Entscheidungen. Optimale Rahmenbedingungen (z.B. Kommunikation, Standards) und die entsprechende planerische Herangehensweise schaffen velo- und fussgängerfreundliche Räume. Es ist deshalb als erster Schritt, ein städtisches Fuss- und Veloverkehrskonzept zu erarbeiten. In diesem ist das konkrete Vorgehen für die FVV-Förderung zu definieren, das FVV-Netz festzulegen, die Umsetzung der Massnahmenplanung zu sichern sowie die Kommunikation zur FVV-Förderung zu planen. Basis können die Ziele und Stossrichtungen in Abbildung 47 sein. Übergeordnete Grundlagen sind im kantonalen Langsamverkehrskonzept [10] zu finden.

Netzplanung und Schwachstellenanalyse

Zentral für die Förderung ist das Angebot, also das Fussweg- und Velonetz. Es ist ein zusammenhängendes, attraktives FVV-Netz bereitzustellen und Schwach- und Gefahrenstellen sind zu eliminieren. Grosszügig realisierte Massnahmen und gute Verknüpfungen an den Schnittstellen (z.B. am Bahnhof und bei der Fähranlegestelle) widerspiegeln die hohe Bedeutung. Zur Umsetzung des angestrebten attraktiven FVV-Netzes ist ein zweigleisiges Vorgehen notwendig: Die Netzplanung ist voranzutreiben und eine Schwachstellenanalyse durchzuführen (**Massnahme FVV-1**). Bei der Netzplanung sind die vorgeschlagenen FVV-Achsen (vgl. Kapitel 4.3.1 und 4.3.2) zu überprüfen und das restliche kommunale Netz gemäss Richtplan [23] darauf abzustimmen. Die Netzplanung ist abhängig von der Verkehrsführung des MIV im Stadtkern. Mit einer Schwachstellenanalyse über das FVV-Netz wird eine umfassende Grundlage zum heutigen Zustand des Netzes erstellt: Mängel, Lücken und Optimierungspotenzial sind damit bekannt. Die beiden Bestandteile Netzplanung und Schwachstellenanalyse fliessen anschliessend in die Massnahmenplanung ein. Es sind einheitliche Ansätze bei Gestaltung (Wiedererkennung) und Führung (intuitives und durchgehendes Führungsprinzip) anzuwenden.



Abbildung 48: Vorgehen Fuss- und Veloverkehrskonzept

Schwachstellenbehebung

Für die identifizierten Schwachstellen sind Massnahmen auszuarbeiten. Je nach Dringlichkeit sind die Massnahmen im Rahmen von Sofort- sowie regulären Unterhaltsmassnahmen, Dritt- und Gesamtprojekten oder auch spezifischen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu realisieren (**Massnahme FVV-2**). Im Rahmen des GVK wurden bei der Festlegung der Fussweg- und Veloachsen erste Schwachstellen erhoben (keine systematische Erfassung). Diese sind im Anhang E als Liste und in einer Karte verortet vorhanden. Es wurde jeweils ein kurzer Beschrieb, ein möglicher Lösungsansatz sowie die Priorität angeben.

4.3.1 Veloverkehr

Zentrales Element des Velonetzes sind die Veloachsen. Diese schaffen eine attraktive, sichere und durchgängige Verbindung aus den Quartieren in den Stadtkern sowie zu wichtigen Zielpunkten. Das Velo soll so als Alltags-Verkehrsmittel auf innerstädtischen Wegen gestärkt werden. Das kommunale sowie kantonale Velonetz ergänzen die Achsen.

Die Veloachsen basieren auf den im Zielbild (vgl. Abbildung 26) als Wunschlinien eingetragenen Hauptachsen Veloverkehr. Es gelten folgende Grundsätze:

- Die kommunalen Achsen dienen als Ergänzungen zu kantonalen Velorouten auf den Kantonsstrassen und am Seeufer.
- Jeder Stadtteil ist über eine attraktive FVV-Achse Richtung Stadtkern und See erschlossen.
- Eine tangentielle Verbindung vom Eissportzentrum via Kantonsschule zum Seebad ist einzurichten.
- Die Achsen sollen soweit wie möglich auf bestehenden Strassen oder Wegen liegen, können aber neue Veloinfrastrukturen bedingen.

Basierend auf diesen Grundsätzen ist ein Netzvorschlag für die wichtigsten Hauptachsen erarbeitet worden. Im Rahmen einer detaillierten Netzplanung ist der Vorschlag zu überprüfen. Insbesondere ist ein vertiefter Abgleich mit den Wunschlinien vorzunehmen. Die Veloachsen sind mit Ausrichtung auf den Veloverkehr zu gestalten und zu betreiben. Dabei sind Massnahmen wie Velostrassen, Aufhebung von Parkierung, Entflechtung Fuss- und Veloverkehr, Vortrittsänderungen und Querungshilfen an Knoten zu prüfen. Die Veloachsen sind jeweils als gesamtes in einer Studie zu vertiefen und projektieren (**Massnahme FVV-3**). Eine Abstimmung mit den Massnahmen zur Strassenraumgestaltung der Bahnhof- und Neuhofstrasse ist notwendig (vgl. Massnahmen GV-3 und GV-6).

Neue Veloverbindungen

Einzelne der vorgeschlagenen Achsen würden gänzlich neue Infrastrukturelemente benötigen. Deshalb ist für diese ein eigenständiges Projekt auszulösen (**Massnahmen FVV-5 bis FVV-7**). Dazu gehören die folgenden Elemente:

- Velotauglicher Ausbau Überführung Seeblickstrasse: bessere Erschliessung des Seebads und Seeufers für den Veloverkehr durch neue, direkte Anbindung ab Stadtkern. Reduktion des Mischverkehrs auf der Badstrasse.
- Neue Veloverbindung entlang Bahnlinie zw. Hof- und Neustrasse: Arbeitsplatzgebiet Hof direkt und mit Umfahrung des Kreisels Hof erreichbar.
- Neue Gleisquerung Bahnhof Süd: bessere Erreichbarkeit des ESP Hafenpark und von Parkieranlagen am Stadtkernrand. Möglichkeit für Umlegung des Bodenseeradwegs.

Veloabstellplätze

Zu einem attraktiven Velonetz gehören Veloabstellplätze bei wichtigen Zielpunkten. Veloabstellplätze sind flächendeckend im gesamten Stadtgebiet auszubauen und der Standard wo notwendig zu verbessern (**Massnahme FVV-8**). Die Abstellanlagen müssen mindestens die nachfolgenden Standardanforderungen erfüllen: gedeckt, beleuchtet und einsehbar, Velo abschliessbar.

4.3.2 Fussverkehr

Damit der Fussverkehr in Romanshorn attraktiver wird, ist einerseits dessen Vorrang im Stadtkern auszubauen (vgl. Massnahme MIV-4), die Bahnhofstrasse als Stadtachse zwischen Bahnhof und Quartierzentrum Hub aufzuwerten (vgl. Massnahme GV-3) und andererseits sind eigenständige Fusswegachsen einzurichten. Diese schaffen eine attraktive Verbindung aus den Quartieren in den Stadtkern. Die Erhöhung der Fussverkehrsfrequenzen auf den Achsen und generell im Stadtkern belebt diese Räume.

Die Fusswegachsen basieren auf den im Zielbild (vgl. Abbildung 26) als Wunschlinien eingetragenen Hauptachsen Fussverkehr. Es gelten folgende Grundsätze:

- Attraktive Zugangswege von den Wohnquartieren zum Vorranggebiet FVV im Stadtkern und Hafen
- Hohe Umfeld- und Aufenthaltsqualität entlang der Achse

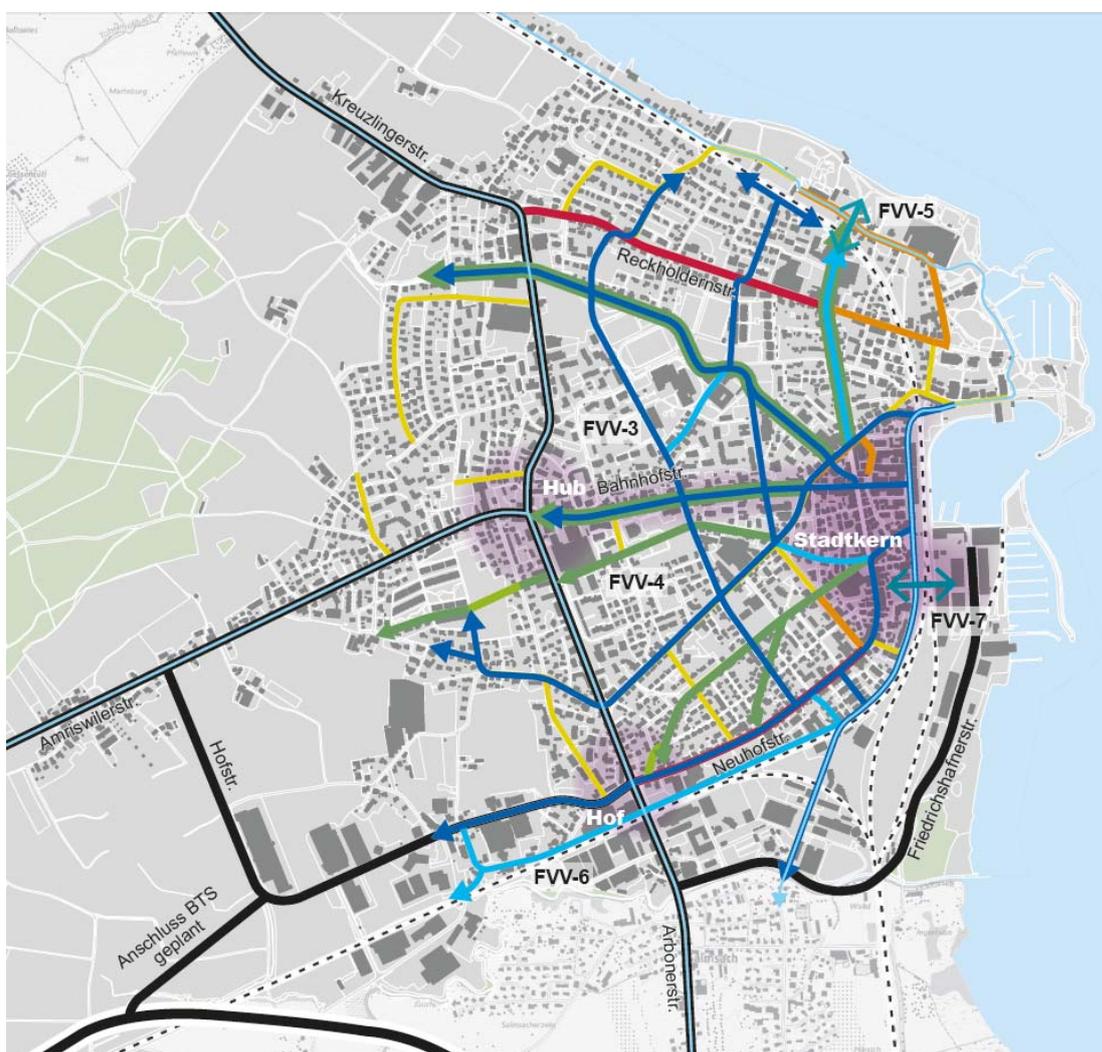
Basierend auf diesen Grundsätzen ist ein Netzvorschlag für die wichtigsten Hauptachsen erarbeitet worden. Im Rahmen einer detaillierten Netzplanung ist der Vorschlag zu überprüfen. Die Fusswegachsen sind mit Ausrichtung auf den Fussverkehr zu gestalten und zu betreiben. Dabei sind Massnahmen wie grosszügige Fussverkehrsflächen, Trottoirüberfahrten, sichere Querungstellen bei Zufahrtsachsen und die Erhöhung der Umfeldqualität zu prüfen. Die Fusswegachsen sind jeweils gesamthaft in einer Studie zu vertiefen und projektieren (**Massnahme FVV-4**).

4.3.3 Übersicht Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Im Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr sind acht Massnahmen vorgesehen (Beschrieb im Anhang C). Die Massnahmen sind nummeriert (MN-Nr.) und in der Abbildung 49 verortet.

MN-Nr.	Massnahmentitel
FVV-1	FVV-Konzept (Festlegung FVV-Netz und Schwachstellenanalyse)
FVV-2	Sofortmassnahmen und Lückenschliessung Fussweg- und Velonetz
FVV-3	Realisierung attraktiver Veloachsen
FVV-4	Realisierung attraktive Fusswegachsen
FVV-5	Velotauglicher Ausbau Überführung Seeblickstrasse
FVV-6	Veloverbindung entlang Bahnlinie zw. Hof- und Neustrasse
FVV-7	Neue Gleisquerung Bahnhof Süd
FVV-8	Ausbau von Veloabstellplätzen bei wichtigen Zielpunkten

Tabelle 11: Massnahmenliste Teilkonzept FVV



- Veloachse mit bestehender Infrastruktur
 - Veloachse mit fehlender Infrastruktur
 - Kantonale Veloroute
 - Fusswegachse mit bestehender Infrastruktur
 - Fusswegachse mit fehlender Infrastruktur
 - Aus- oder Neubau Querung
- FVV-** Massnahme des Teilkonzepts Fuss- und Veloverkehr
- Nicht verortete Massnahmen:
- FVV-1
 - FVV-2
 - FVV-8

Abbildung 49: Teilkonzeptkarte FVV

4.4 Teilkonzept öffentlicher Verkehr

Das Teilkonzept ÖV bezweckt, den Bahnhof Romanshorn in seiner Bedeutung als ÖV-Drehscheibe zu stärken und die bestehenden Angebote besser miteinander zu vernetzen. Damit soll das Ziel des GVK unterstützt werden, Mobilitätsbedürfnisse stadt- und umweltverträglich abzuwickeln. Es wird deshalb aufgezeigt, welche Synergien zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen genutzt werden können und welche Angebote weiter auszubauen sind. Basierend auf dem Handlungsbedarf und den Diskussionen in der Begleitgruppe wurden folgende Stossrichtungen festgelegt:

- Die kombinierte Mobilität wird durch neue Angebote gefördert und der Umstieg zwischen den Mobilitätsformen vereinfacht.
- Der Bahnhof Romanshorn wird als multimodale Drehscheibe zwischen Bahn, Bus, Fähre, Fuss- und Veloverkehr sowie MIV gestärkt.
- Das Bahnhofsumfeld sowie die Bushaltestellen werden gestalterisch aufgewertet und die Ausstattung optimiert.

4.4.1 Kombinierte Mobilität

Der Bahnhof ist die ÖV-Drehscheibe in Romanshorn und für viele Reisende das Eingangstor zur Stadt. Die Benützung des ÖV wird meistens mit anderen Verkehrsarten kombiniert. Dies bedingt eine gute Anknüpfung der Zugreisenden an die zu kombinierenden Verkehrsarten:

- Ankommende Fahrgäste sollen den Übergang in den Stadtkern und zu den Anschlussverkehrsmitteln einfach und schnell auffinden.
- Der Bahnhof muss optimal ins Fussverkehrsnetz eingebunden sein.
- Mit genügend Veloabstellplätzen kann der Veloverkehr als Zubringer gefördert werden.
- Die Anlagen aller Verkehrsmittel am Bahnhof sind funktional und gestalterisch aufeinander abzustimmen.

Die optimale Organisation und Vernetzung einzelner Mobilitätsangebote ist sehr wichtig, um die Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Zentral für die Vernetzung ist die möglichst intuitive Nutzung aller Angebote. Es sind teilweise Hürden für eine reibungslose, übergreifende Nutzung vorhanden. Die heutigen Angebote sind somit nicht alle miteinander nutzbar und der Umstieg von einem Mobilitätsangebot zum anderen ist nicht ohne Hindernisse möglich. Zudem bestehen noch nicht alle Angebote in Romanshorn.

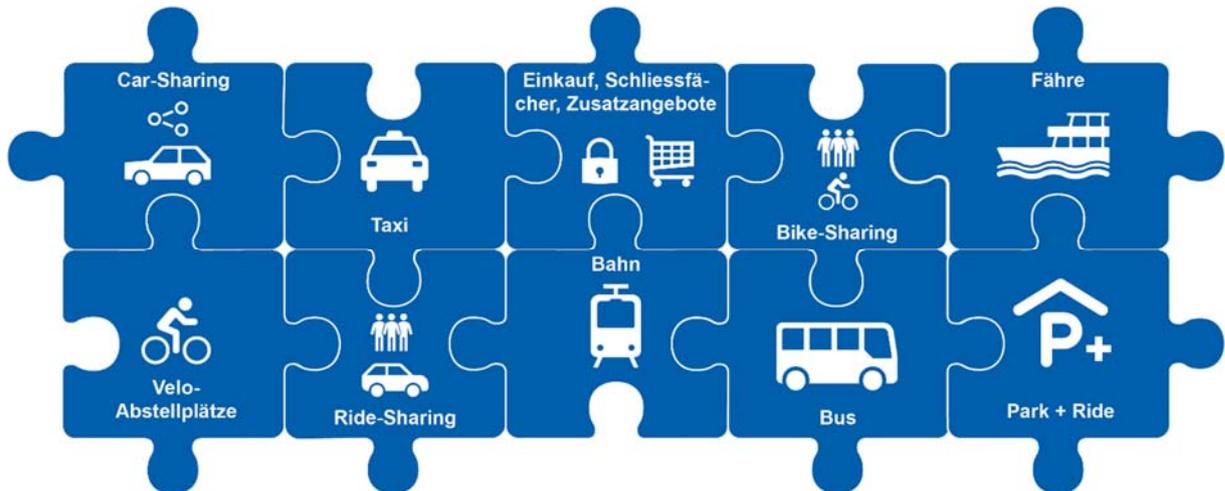


Abbildung 50: Bestandteile eines attraktiven Angebots am Bahnhof Romanshorn

Als zentrale Drehscheibe für die kombinierte Mobilität fungiert in Romanshorn der Bahnhof. Dort bestehen bereits mehrere Mobilitätsangebote auf engem Raum. Diese Angebote sind auszubauen und das Angebot der kombinierten Mobilität zu erweitern (**Massnahme ÖV-1**). Somit kann das Potenzial vergrössert und die Nutzung vereinfacht werden.

Für den Bahnhof Romanshorn wird folgendes Angebot empfohlen:

- **Bike+Ride:** Es sind genügend Veloabstellplätze bereitzustellen. Gemäss kantonalem Konzept [8] werden für den Bahnhof Romanshorn kurzfristig 850 bis 950 Stellplätze vorgeschlagen. Das langfristige Zielangebot wird aufgrund der Lage des Bahnhofes direkt am See und des deshalb nur einseitigen Einzugsgebietes durch die Begleitgruppe als zu hoch angesehen. Die Auslastung ist periodisch zu erheben, um bei Bedarf mehr Abstellplätze anbieten zu können. Die Veloabstellplätze sollen nahe bei den Zugängen zu den Perrons und Haltestellen platziert und gut ans kommunale Velonetz angebunden werden. Die Abstellplätze sind gedeckt und beleuchtet sowie mit Abschliessmöglichkeit zu erstellen. Ausserdem sind Lademöglichkeiten für E-Bikes zu prüfen. Wenige abschliessbare Anlagen in einer Velostation gegen eine Gebühr könnten die Attraktivität des Angebots für einen Teil der Nutzenden mit hohen Qualitäts- und Sicherheitsansprüchen erhöhen.
- **Park+Ride:** Sofern eine genügende Nachfrage für das bestehende Parkplatzangebot vorhanden ist, können die aktuellen Parkplätze beibehalten werden. Ein Ausbau der Parkplätze ist nicht anzustreben, um im Umfeld des Bahnhofs keinen zusätzlichen Verkehr zu generieren. Zudem würden so andere Anreisemöglichkeiten konkurrenziert. Da die zentral gelegenen Flächen wertvolles Potenzial für die Innenentwicklung bieten, ist zu prüfen, ob die bestehenden Parkplätze in unterirdische Parkieranlagen verlagert werden können.
- **Bike-Sharing:** Eine Veloverleihstation am Bahnhof bietet ankommenden Gästen die Möglichkeit, ihr Reiseziel individuell zu erreichen. Verschiedene Angebote von der einzelnen Velovermietung über Kooperationsangebote verschiedener Vermietungen bis zu einem einheitlichen Veloverleihsystem in der ganzen Stadt sind denkbar. Systeme mit mehreren Rückgabeorten an verschiedenen Nutzungsschwerpunkten erhöhen die Attraktivität für die kombinierte Mobilität mit dem Velo. Das bestehende Angebot von Rent-a-Bike ist primär für Touristen interessant. Dieses ist beizubehalten und ein Ausbau des Angebotes zu prüfen. Eine Ausdehnung der Verleihzeiten sowie ein ganzjähriges Angebot würde den Verleih für weitere Nutzergruppen interessanter machen. Ebenfalls könnte ein speziell auf PendlerInnen (bspw. auf Achse Bahnhof – Gewerbegebiet Hof) ausgeichtetes Angebot eingeführt werden. Dazu wäre ein Ableger des Verleihsystems auf der Westseite des Bahnhofs nötig sowie ein selbstständiges Ausleihen zu ermöglichen.

- **Car-Sharing:** Ein Car-Sharing Angebot bietet für Reisende ohne Auto die Möglichkeit, für gewisse Fahrten ein Fahrzeug auszuleihen, beispielsweise für einen Gepäcktransport, einen grösseren Einkauf oder für einen Ausflug an ein Ziel mit schlechter ÖV-Anbindung. Der grösste Schweizer Anbieter ist Mobility. Am Bahnhof Romanshorn sind zwei-Sharing-Parkplätze vorhanden. Diese liegen am nördlichen Ende des Gleis 3 und somit etwas abseits. Im Zuge einer Umgestaltung des Bahnhofplatzes sollen diese zentraler platziert werden. Das Potenzial für einen Ausbau der verfügbaren Autos sollte direkt mit den Anbietenden abgeklärt werden.
- **Shuttles / Ridesharing:** Am Bahnhof sollten Angebote wie (Hotel-) Shuttles und Ridesharing (Taxi, Fahrgemeinschaft) bereitstehen. Dabei werden ÖV-Fahrgäste mit einem geteilten Fahrzeug zum Bahnhof gefahren oder abgeholt. Dafür sollen wenige Parkplätze mit limitierter Haltezeit direkt in der Nähe der Bahnhofszugänge eingerichtet werden.

Durch die hohe Besucherfrequenz am Bahnhof eignet sich dieser Standort für Dienstleistungen und Angebote aller Art. Im nahen Umfeld des Bahnhofs sollten folgende Angebote vorhanden sein:

- Verpflegungsmöglichkeiten, Einkaufsläden und weitere Dienstleistungen (z.B. Tourismusbüro) im näheren Umfeld können von der erhöhten Kundenfrequenz am Bahnhof profitieren. Gleichzeitig gibt es den Fahrgästen die Möglichkeit, sich auf ihrem Weg zu verpflegen oder alltägliche Besorgungen zu machen. Dies erhöht die Attraktivität der ÖV-Drehscheibe.
- Ausreichend Schliessfächer am Bahnhof bieten für ÖV-Reisende eine Möglichkeit, Gepäck zwischenzeitlich wegzuschliessen. Dies ist vor allem bei der An- und Abreise oder für Tagesgäste ein wichtiges Angebot.

4.4.2 Bahnhof Romanshorn und geplante S-Bahn-Stationen

Ein attraktiv gestalteter Bahnhofplatz ist eine gute Visitenkarte für Neuankommende in Romanshorn und erhöht die Umfeldqualität der ganzen ÖV-Drehscheibe. Ebenfalls kann dadurch die Zugänglichkeit zu den Perrons sowie zum Hafen verbessert werden. Da der Bahnhof sowie der angrenzende Hafen mit der Fähre und den Kursschiffen funktional wie räumlich eng zusammenhängen, sind Massnahmen über beide Räume zu planen. Die heutige Situation weist auf dem Weg zwischen Unterführung und Fährhafen, sowie an diesem selbst, knappe Platzverhältnisse auf. Am Fährhafen sind der Zugang sowie der Wartebereich für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten. Dies gilt auch für den Umstieg auf die Buslinie. Durch eine Neuordnung der Bushaltestelle wird der Umstieg auf den Bus erleichtert. Dabei ist auf eine möglichst intuitive Orientierung und gute Information sowie kurze Wege für die Fahrgäste zu achten. Ein geschützter Wartebereich und ausreichend Sitzgelegenheiten erhöhen die Aufenthaltsqualität der Fahrgäste. Dies ist heute bei der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Arbon mangelhaft. Die Anordnung der bestehenden Kurzzeitparkfelder ist zu optimieren, so dass diese primär dem Kiss+Ride dienen und nicht für den Kundenverkehr der Einkaufsnutzungen am Bahnhof. Die Gestaltung der Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz ist ebenfalls anzupassen. Damit soll die Aufenthaltsqualität erhöht, der angrenzende Stadtraum, insbesondere die Bahnhofstrasse, räumlich besser miteinbezogen und unerlaubtes Parkieren auf dem Platz verhindert werden. Ebenfalls sind die rings um den Bahnhof verteilten Park+Ride Parkplätze in neuen Parkhäusern im Hafepark sowie nördlich des Bahnhofs zu konzentrieren (**Massnahme ÖV-2**). Der Hauptteil der Parkierung soll primär ostseitig der Bahngleise gebündelt werden, um die angestrebte Verkehrslenkung zu unterstützen.

S-Bahn-Stationen Hof-Salmsach und Holzenstein-Seebad

Im kantonalen Richtplan (KRP) existieren zwei Einträge für neue S-Bahn-Stationen. Diese würden die ÖV-Erschliessung in Romanshorn verbessern, jedoch ist der Nutzen unklar und die Realisierung offen. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Einschätzung zu Vor- und Nachteilen der zwei Stationen.

	Station Hof-Salmsach	Station Holzenstein-Seebad
Lage	<ul style="list-style-type: none"> Möglicher Standort gem. Studie [11] bei Bahnunterführung Arbonerstrasse oder weiter westlich 	<ul style="list-style-type: none"> Standort gem. KRP bei Bahnunterführung Hinterwiesenstrasse
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> Bessere ÖV-Güteklasse im Südwesten von Romanshorn Quartier Hof, ESP Hof Ost und Gemeinde Salmsach sind neu mit der Bahn erschlossen Unterstützt Aufwertung des angestrebten Quartierzentrums Hof 	<ul style="list-style-type: none"> Bessere ÖV-Güteklasse im Norden von Romanshorn Quartier Holzenstein und vor allem das Seebad ist neu mit der Bahn erschlossen
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessung des ESP Hof mit Bus besser machbar Erschliessungswirkung ist für ESP Hof West gering Konflikt mit dem Platzbedarf für die Veloachse entlang Bahn Richtung ESP Hof 	<ul style="list-style-type: none"> Nachfrage aufgrund Betriebszeiten Seebad saisonal schwankend Geringe Einwohnerdichte im Umfeld Im AP4 im Gegensatz zum AP3 nicht mehr als Massnahme enthalten
Offene Fragen	<ul style="list-style-type: none"> Realisierung abhängig von ESP Hof und BTS/OLS Nachfrage nach ÖV Verbindung via neue Station unklar, da Bahnhof Romanshorn besser erschlossen und kombinierte Mobilität gefördert wird Auswirkungen auf Fahrplan und Reisezeiten sind nicht bekannt Kosten 	<ul style="list-style-type: none"> Auswirkungen auf Fahrplan und Reisezeiten sind nicht bekannt Möglicher Standort für regionales Hallenbad im Umfeld (KASAK TG), würde ein höheres Fahrgastpotenzial ergeben Kosten
Empfehlung	<ul style="list-style-type: none"> Die Station weist grosse Abhängigkeiten zum ESP und der Realisierung BTS / OLS auf. Zudem ist die Erschliessungswirkung wohl begrenzt, aber zwingende Voraussetzung für die Entwicklung des ESP Hof. Aus diesem Grund soll die Station weiter vertieft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Planung der Station ist sehr vage und der Nutzen aus Sicht Gesamtverkehr beschränkt. Weil jedoch mit dem Seebad und dem geplanten regionalen Hallenbad zwei wichtige Freizeitnutzungen im nächsten Umfeld liegen, soll die Station weiter vertieft werden.

Tabelle 12: Vor- und Nachteile der zwei S-Bahn-Stationen

Basierend auf der Empfehlung werden die S-Bahn-Stationen Hof-Salmsach und Holzenstein-Seebad als Massnahmen in das GVK aufgenommen (**Massnahmen ÖV-3 und ÖV-4**). Die Bahn-Station Hof-Salmsach ist mit der entsprechenden Massnahme im AP4 abzustimmen.

4.4.3 Bushaltestellen

In Romanshorn wird jede der dreizehn Bushaltestellen von der Linie 940 bedient. Sie stellt somit die Feinerschliessung der Quartiere mit dem ÖV sicher. Die Haltestellen sind jedoch teilweise dezentral und nicht gut wahrnehmbar im Stadtraum platziert. Ebenfalls sind gewisse wichtige Zielpunkte (Einkaufszentrum Hubzelg, Bahnhofstrasse) nur über längere Zugangswege mit dem Bus erreichbar. Da eine Überprüfung der Streckenführung kürzlich erfolgte, aber nicht umgesetzt werden konnte (vgl. Kapitel 2.5), sollen die bestehenden Bushaltestellenstandorte optimiert werden. Im Fokus steht dabei, alle Bushaltestellen BehiG-konform auszubauen, die Haltestelleninfrastruktur und die Anbindung an das Fusswegnetz zu verbessern (**Massnahme ÖV-5**). Alle Haltestellen sind mit Sitzgelegenheiten auszustatten und bei Haltestellen mit hohem Aufkommen ist ein Wartehäuschen anzustreben. Damit werden die Aufenthaltsqualität sowie die Zugänglichkeit verbessert. Bei den ESP Hof und Hub ist die Flächensicherung für die Neuordnung der Bushaltestellen frühzeitig vorzunehmen. Dabei ist ein Standort im Quartierzentrum und nahe an städtebaulichen Orientierungspunkten wie den grossen Verkehrsknoten oder Zugängen von Zielpunkten zu wählen.



Abbildung 51: Bushaltestelle Hof



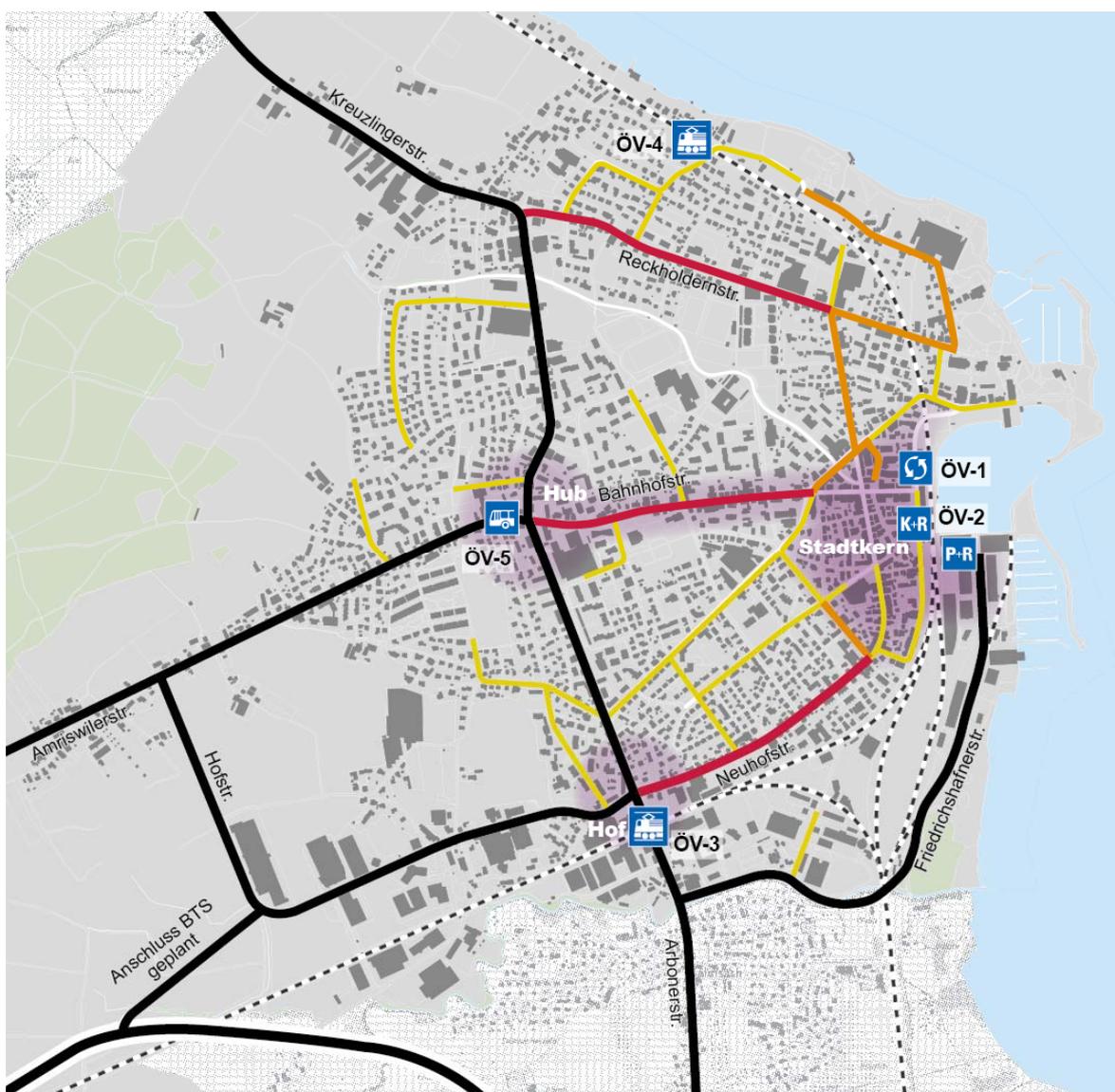
Abbildung 52: Bushaltestelle Hub

4.4.4 Übersicht Massnahmen öffentlicher Verkehr

Im Teilkonzept öffentlicher Verkehr sind vier Massnahmen vorgesehen (Beschrieb im Anhang C). Die Massnahmen sind nummeriert (MN-Nr.) und in der Abbildung 53 verortet.

MN-Nr.	Massnahmentitel
ÖV-1	Angebote kombinierte Mobilität ausbauen
ÖV-2	Neuanordnung Park+Ride und Kiss+Ride am Bahnhof
ÖV-3	Neue S-Bahn-Station Hof-Salmsach
ÖV-4	Neue S-Bahn-Station Holenstein-Seebad
ÖV-5	Haltestellenanordnung und -ausstattung verbessern

Tabelle 13: Massnahmenliste Teilkonzept ÖV



ÖV- Massnahme des Teilkonzepts öffentlicher Verkehr

Abbildung 53: Teilkonzeptkarte ÖV

5 Aktionsplan

Der Aktionsplan im Anhang D fasst alle in den Teilkonzepten aufgeführten Massnahmen zusammen. Die Auflistung informiert über die Priorität, Federführung und den Zeithorizont der Umsetzung. Die Ausarbeitung und Umsetzung der Massnahmen sind gestaffelt anzugehen, abhängig von der Priorität und Ressourcen der Stadt. Der zeitliche Umsetzungsrahmen zeigt zudem die Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen und die zeitliche Einordnung in die Agglomerationsprogramme.

Abhängigkeit zu BTS / OLS

Die Verkehrslenkung ist auf den Zustand ohne BTS/OLS zu überprüfen. Auf der Bahnhofstrasse ist keine Verkehrsabnahme zu erwarten, da der Verkehr weiterhin von Westen via Amriswilerstrasse fährt. Eine Lenkung auf die Friedrichshafnerstrasse wird als schwierig angesehen.

Die nachfolgenden Massnahmen weisen eine grosse Abhängigkeit zur BTS/OLS auf. Falls die BTS/OLS nicht realisiert werden kann, hat dies die folgenden Konsequenzen:

- **Aufwertung Bahnhofstrasse als Stadtachse**
Es besteht ein geringerer Spielraum bei der Verkehrslenkung zugunsten der Verkehrsabnahme auf der Bahnhofstrasse. Ebenfalls nimmt die Handlungsmöglichkeiten des Kantons, den Kreisel Hub anzupassen, ab.
- **Siedlungsverträgliche Umgestaltung Neuhofstrasse**
Es besteht ein geringerer Spielraum bei der Verkehrslenkung zugunsten der Verkehrsabnahme auf der Neuhofstrasse. Ebenfalls nimmt der Handlungsdruck des Kantons, den Kreisel Hof anzupassen, ab.
- **Ausbau Hofstrasse zu Kantonsstrasse**
Es findet keine Eigentumsübergabe der Hofstrasse an den Kanton statt. Ein Ausbau als Kantonsstrasse für die Zubringerfunktion zur BTS wird nicht benötigt und die definierte Massnahme im GVK wird hinfällig.
- **Umgestaltung Kreisel Hub und Hof**
Die Verkehrsbeziehungen an den Kreiseln ändern sich nicht. Der Handlungsdruck des Kantons, die Knotenform anzupassen, besteht nicht. Optimierungen müssen primär im Bestand gemacht werden.
- **Rückbau und Umgestaltung Arbonerstrasse**
Die Funktion als Hauptachse Nord-Süd zum Autobahnanschluss Arbon bleibt bestehen. Rückbaupotenzial ist geringer und der Handlungsdruck des Kantons ist kleiner.
- **Mobilitätsmanagement und Vorgaben für ESP erarbeiten**
Erschliessungssituation beim ESP Hub kann nicht auf die BTS ausgerichtet werden. Die Änderung der Ausgangslage ist bei allfälligen verbindlichen Regelungen zu beachten.
- **Signalisationskonzept für Durchgangsverkehr und zu Zielpunkten**
Das Signalisationskonzept ist in einem ersten Schritt ohnehin ohne BTS/OLS zu konzipieren. Der zweite Umsetzungsschritt mit Lenkung auf die Hofstrasse resp. BTS würde hingegen hinfällig.
- **Parkleitsystem Stadtkern / Hafen**
Das Parkleitsystem ist in einem ersten Schritt ohnehin ohne BTS/OLS zu konzipieren. Der zweite Umsetzungsschritt mit Anschluss BTS und verstärkter Bündelung der Parkierung im Hafepark würde hingegen hinfällig.

- **Realisierung attraktiver Veloachsen**
Die Hofstrasse wird nicht zum Zubringer BTS, was den Handlungsspielraum für eine Veloachse verbessert. Hingegen ist eine höhere Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse zu erwarten, was die Attraktivität für den Veloverkehr reduziert.
- **Veloverbindung entlang Bahnlinie zw. Hof- und Neustrasse**
Da die Hofstrasse nicht als Zubringer BTS auszubauen ist, reduziert sich der Handlungsdruck für eine langfristige parallele Veloachse zur Hofstrasse entlang der Bahn. Es ist zu überprüfen, ob sich auch für einen langfristigen Zeithorizont eine attraktive Veloachse auf der Hofstrasse realisieren lässt.
- **Neue S-Bahn-Station Hof-Salmsach**
Ohne Anschluss BTS wird im Gebiet Hof kein Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung entwickelt. Dies verschlechtert die Ausgangslage für eine neue S-Bahn-Station im Umfeld, da mit einer geringen Nachfrage zu rechnen ist.

Grundlagen

Übergeordnet

- [1] Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee, 3. Generation, Massnahmenbericht, Agglo St.Gallen – Bodensee, November 2016
- [2] Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee, 4. Generation, Anhang Abbildungen, Agglo St.Gallen – Bodensee, November 2020
- [3] Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee, 4. Generation, Hauptbericht, Agglo St.Gallen – Bodensee, November 2020
- [4] Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee, 4. Generation, Massnahmenliste Romanshorn, Agglo St.Gallen – Bodensee, November 2020
- [5] Fachbericht Raumentwicklung BTS/OLS, Einordnung, Rahmenbedingungen und Handlungsfelder, Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung/Tiefbauamt, Juni 2019
- [6] Gesamtverkehrskonzept Thurgau, Aktualisierung 2019, Kanton Thurgau, Tiefbauamt, April 2020
- [7] Kantonaler Richtplan Thurgau, Amt für Raumentwicklung, Juni 2017
- [8] Konzept Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau, Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr, Januar 2022
- [9] Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024, Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr, September 2017
- [10] Langsamverkehrskonzept Thurgau, Kanton Thurgau, Tiefbauamt, April 2017
- [11] Neue Bahnhaltestelle zwischen Romanshorn und Amriswil, Standortevaluation mit Potenzialabschätzung, Schlussbericht, Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus, Gemeinden Romanshorn und Salmsach, Dezember 2011
- [12] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Norm 40 040b, Projektierung, Grundlagen, Strassentypen, März 2019
- [13] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Norm 40 044, Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Sammelstrasse, März 2019
- [14] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Norm 40 045, Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Erschliessungsstrasse, März 2019
- [15] Pendlermatrix, Bundesamt für Statistik, 2019
- [16] ThurGIS Viewer, diverse Karten, Amt für Geoinformation, 2021
- [17] Unfalldaten von Romanshorn für die Jahre 2010 – 2019, Kanton Thurgau, Tiefbauamt, 2020
- [18] Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Kenngrössen 2015 - Agglomeration Amriswil - Romanshorn (Definition 2012), Bundesamt für Statistik, Mai 2017

Stadt Romanshorn

- [19] Begegnungsräume Romanshorn, Empfehlungen der Bevölkerung an die Stadtentwicklung, 2014
- [20] DTV Angaben Stadt Romanshorn, Stadt Romanshorn, Dezember 2020
- [21] Gestaltungsrichtplan Innenstadt, Richtplankarte, ERR, März 2018
- [22] Kommunaler Richtplan, Richtplankarte, April 2019
- [23] Kommunaler Richtplan, Richtplantext, April 2019
- [24] Kommunaler Richtplan, Erläuterungsbericht, April 2019
- [25] Parkplätze Stand 2014, Stadt Romanshorn
- [26] Parkierungsreglement, Stadt Romanshorn, Januar 1997
- [27] Räumliche Entwicklungsstrategie (RES), Stadt Romanshorn, August 2015
- [28] Umsetzung Verkehrsführung, Innenstadt 1.Etappe, mrs, Juli 2017
- [29] Zonenplan, März 2020

Anhang A Ausführungen übergeordnete Grundlagen und Planungen

Kantonaler Richtplan

Folgende Inhalte des kantonalen Richtplans sind für das GVK Romanshorn relevant. [7]

- **Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) mit Anschluss im Südwesten von Romanshorn**
Zur Entlastung der Siedlungsgebiete im Ostthurgau sowie zur Bündelung der Verkehrsströme soll eine neue Hauptverkehrsstrasse (BTS) gebaut werden. Zusätzlich wird parallel die Oberlandstrasse (OLS) geplant, welche dann u.a. den Raum Romanshorn-Uttwil vom Zubringerverkehr zur BTS entlasten soll. Die Realisierung der BTS wird nur zusammen mit der OLS erfolgen. Die geplanten Strassen werden starke Auswirkungen auf die Verkehrsströme in Romanshorn haben. Es ist anzunehmen, dass ein Grossteil des Verkehrs aus Richtung Amriswil und Arbon neu via BTS verlaufen wird und so neu am Anschluss bei der Hofstrasse in Romanshorn ankommt. Dadurch werden die Amriswiler- und Arbonerstrasse vom Verkehr entlastet. Zusätzlich besteht aufgrund der besseren Erschliessung durch die BTS im Bereich Romanshorn West das Potenzial, dass dort mittelfristig ein regionales Arbeitsplatzgebiet entwickelt werden könnte. Ein solches Arbeitsplatzgebiet würde jedoch in Konkurrenz zu anderen Arbeitsplatzgebieten im Kanton stehen [1]. Der Umsetzungshorizont der BTS und OLS ist noch offen. Nach heutigem Kenntnisstand ist die Realisierung nicht vor 2040 zu erwarten.
- **Zwei neue S-Bahn-Stationen (Hof-Salmsach und Holzenstein-Seebad)**
Zur besseren Erschliessung des Stadtgebiets und wichtiger Nutzungen (Quartierzentrum Hof resp. Seebad) sind zwei neue S-Bahn-Stationen geplant. Die Station Hof-Salmsach ist für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Hof sowie auch das Arbeitsplatzgebiet Hofstrasse Ost von zentraler Bedeutung. Aufgrund eines ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde die Station vom Bundesamt für Verkehr jedoch nicht in den Bahnausbau schritt STEP 2035 aufgenommen. Für die Station Holzenstein-Seebad bestehen noch keine konkreteren Planungen. Wenn, dann ist nur eine langfristige Realisierung zu erwarten.
- **Gleisquerung Bahnhof-Süd**
Eine neue FVV-Überführung von der Allee-/Neustrasse zum ESP Hafenpark mit Perronzugang im südlichen Bahnhofsbereich ist als Zwischenergebnis eingetragen. In diesem Zusammenhang ist auch die Verlegung des Bodensee Radwegs auf die Ostseite der Gleisanlagen angedacht.
- **Fähre nach Friedrichshafen**
Bei der Autofähre ist kein Ausbau des heutigen Angebots geplant. Es ist jedoch angedacht, das Angebot für den Personenverkehr auf einen Halbstundentakt auszubauen.



Abbildung 54: Ausschnitt aus dem kantoalen Richtplan, Quelle: [6]

Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau

Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Thurgau (GVK TG) zeigt auf strategischer Ebene Handlungsanweisungen für die kantonalen und kommunalen Behörden auf. Ebenfalls macht es Aussagen zu bestehenden und zukünftigen Schwachstellen und der Verkehrsbelastung im Verkehrsnetz. Wie die untenstehende Abbildung deutlich macht, soll der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr zunehmen. Das GVK soll die kantonal gewünschte Entwicklung unterstützen.

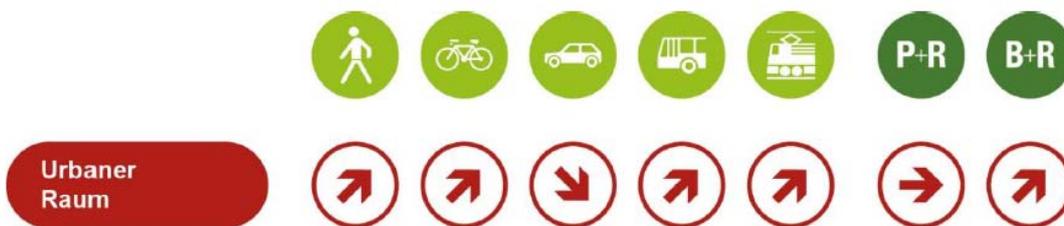


Abbildung 55: Gewünschte Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung gemäss kantonalem GVK TG, Quelle: [6]

Abbildung 56: zeigt die Verkehrsbelastung aus dem Jahr 2017. Es ist ersichtlich, dass mit rund 21'000 Fahrzeugen pro Tag primär die Strassenachse von Romanshorn nach Süden (Arbonerstrasse) sehr hoch belastet ist. Zwischen Romanshorn und dem bestehenden Autobahnanschluss Arbon-West kommt es regelmässig zu Verkehrsüberlastungen. Aufgrund des überlasteten Kreisels Hub im Zentrum von Romanshorn staut es zu Morgen- und Abendspitzenstunden auf der Arbonerstrasse bereits vor dem Kreisel Hof aus Süden. Auch die städtischen Zufahrtsachsen aus Westen und Norden weisen hohe Verkehrsbelastungen auf. Diese sind jedoch weniger hoch, so dass keine Überlastungserscheinungen resultieren. Bei allen drei Achsen bestehen jedoch Nutzungskonflikte mit ihren jeweiligen Funktionen als Ortsdurchfahrten aufgrund fehlender Siedlungsverträglichkeit. Die Strassen sind ver-

kehrsorientiert gestaltet und es ist nur eine geringe Anzahl von sicheren Querungsmöglichkeiten für den FVV vorhanden.

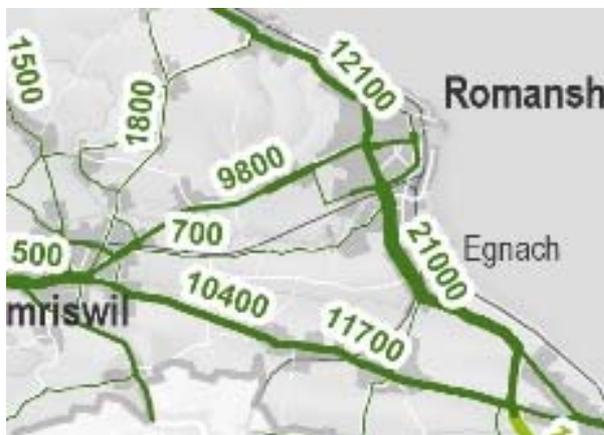


Abbildung 56: Verkehrsbelastung 2017 (DTV), Quelle: [6]

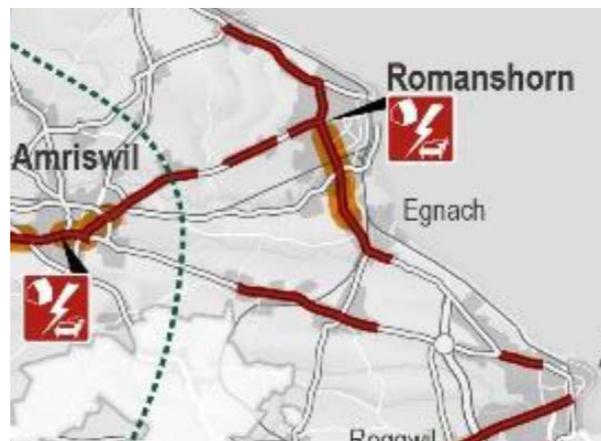


Abbildung 57: Schwachstellen MIV ohne BTS/OLS, Quelle:[6]

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen für den Raum Romanshorn die zu erwartende Verkehrsbelastung im Jahr 2040 (kantonales Gesamtverkehrsmodell [6]). Es zeigt sich, dass bei Realisierung der BTS/OLS vor allem auf der Nord-Süd Beziehung eine starke Verlagerung von den heutigen Hauptverkehrsstrassen auf die BTS/OLS erfolgen würde. Die Verkehrsströme auf der Kreuzlinger- und Arbonerstrasse würde sich in etwa halbieren. In Richtung Amriswil würde der Verkehr jedoch nur geringfügig abnehmen. Kleinräumige Verschiebungen der Verkehrsströme ergeben sich auch im Umfeld der Hofstrasse, abhängig von der genauen Ausgestaltung des Anschlusses an die BTS.

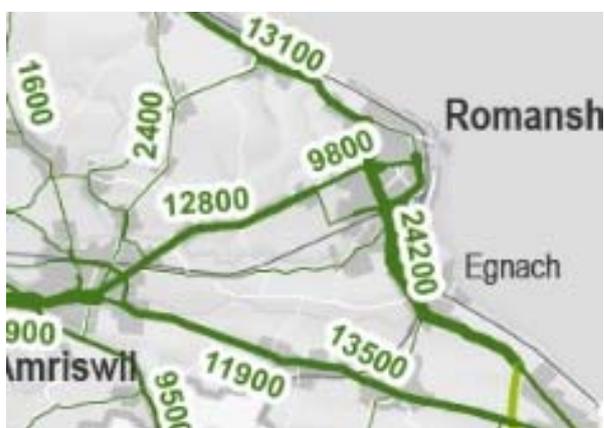


Abbildung 58: Verkehrsaufkommen MIV im Jahr 2040 (DTV) ohne Ausbauten mit gesamtkantonaler Wirkung im Strassennetz, Quelle:[6]

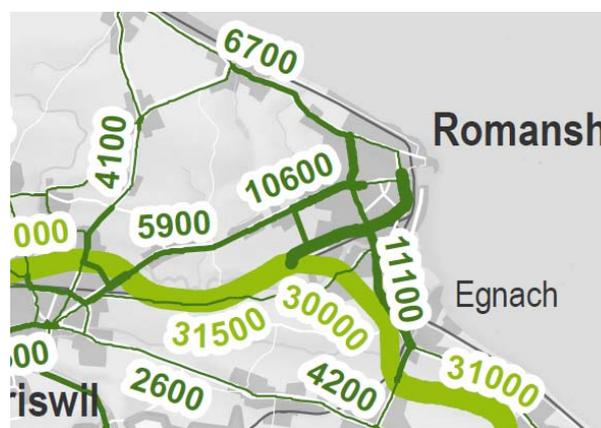


Abbildung 59: Verkehrsaufkommen MIV im Jahr 2040 (DTV) inkl. Ausbauten im Strassennetz, Quelle: [6]

Die MIV-Schwachstellen auf der Verbindung Weinfeldten-Romanshorn können durch den Bau der BTS reduziert werden. Der heutige Verkehr wird neu auf die BTS gelenkt. Da die OLS in Amriswil an die BTS anschliesst und diese so mit Kreuzlingen verbindet, wird voraussichtlich der Raum Romanshorn-Uttwil ebenfalls vom Zubringerverkehr zur BTS entlastet. Vom Verlagerungseffekt profitieren also insbesondere die Amriswiler- und Kreuzlingerstrasse. Auch die Arbonerstrasse wird von Verkehr entlastet, es ist hier jedoch der Verkehr zum BTS Anschluss Romanshorn zu beachten. Gemäss Abbildung

59 wird eine Lenkung über die Hofstrasse Ost erwartet. Nach aktuellem Planungsstand im AP4 (vgl. Abbildung 60) und gemäss Aussagen der Begleitgruppe, ist jedoch angedacht, den Verkehr aus Norden via Amriswilerstrasse und Hofstrasse West auf die BTS zu lenken. Die heutige Nord-Süd-Achse Arbonerstrasse wird folglich entlastet. Sie bleibt aber voraussichtlich eine Kantonsstrasse. Zusätzlich würde die Hofstrasse als Zubringer neu zu einer Kantonsstrasse aufklassiert.

Agglomerationsprogramm 4. Generation Bodensee-St.Gallen

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm Bodensee-St.Gallen der 4. Generation (AP4) wurden in der Teilstrategie Verkehr auch für den Raum Romanshorn Aussagen gemacht:

- Der Verkehr aus Uttwil und nachfolgenden Ortschaften wird auch mit BTS/OLS weiterhin durch Romanshorn fahren. Jedoch soll er möglichst direkt auf die übergeordnete Verbindung gelenkt werden. Gemäss Konzept soll dies über die Kreuzlinger-, Amriswiler- und Hofstrasse West erfolgen.
- Der Verkehr zwischen Arbon und Amriswil wird auf die BTS verlagert. Damit soll der Durchgangsverkehr auf den Kantonsstrassen in Romanshorn reduziert werden kann. Ebenfalls soll der Quell- / Zielverkehr aus Arbon und Amriswil via den Anschluss BTS fahren.
- Für die Stadterschliessung bleiben die bestehenden Hauptverkehrsstrassen auch mit der BTS/OLS wichtig. Der Quell- und Zielverkehr soll innerhalb der Stadt weiterhin auf den Hauptverkehrsstrassen gebündelt werden.



Abbildung 60: Teilstrategie Verkehr Konzept MIV Gesamttagglomeration, Quelle: AP4

Auf gewissen Strassen sind neue Strassenraumgestaltungen für eine bessere, siedlungsverträgliche Funktion vorgesehen. Konkret bestehen im AP4 die Massnahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts auf der Bahnhof- und Neuhofstrasse (A-Horizont). Zusätzlich ist im B-Horizont auf der Nord-Süd Kantonsstrassenachse ein kombinierter Fuss-/Veloweg als Massnahme vorgesehen.

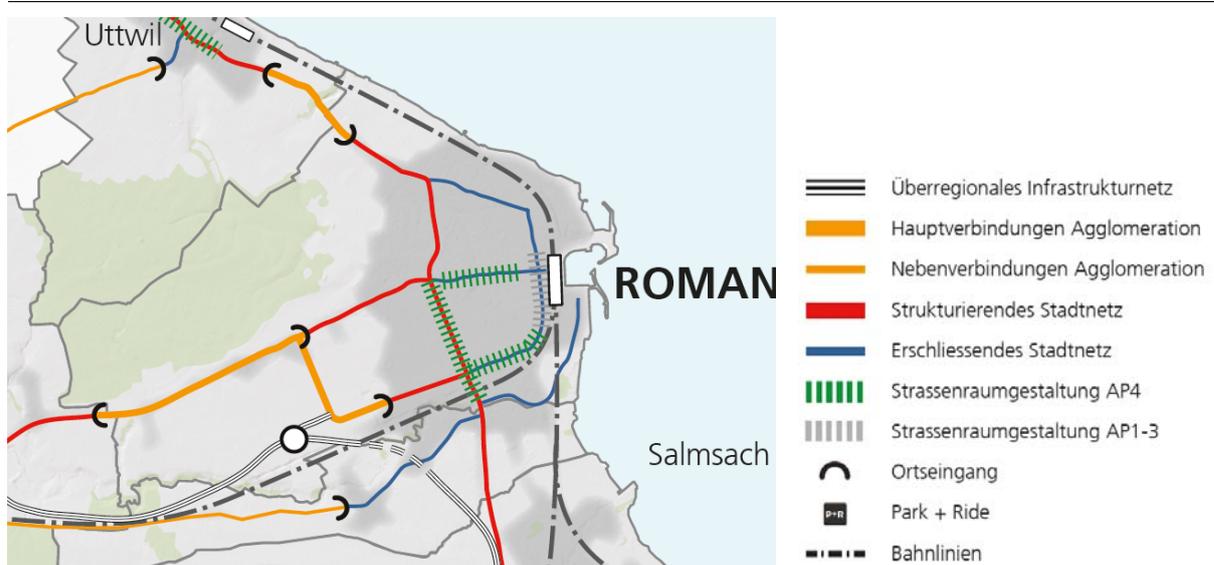


Abbildung 61: Teilstrategie Verkehr Konzept MIV - Gesamttagglomeration Siedlung und Strassenräume, Quelle: AP4

Langsamverkehrskonzept Kanton Thurgau

Im kantonalen Langsamverkehrskonzept (LVK) wird beschrieben, wie der Kanton den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen möchte. Für den Raum Amriswil-Romanshorn wird im Alltagsveloverkehr ein hohes Potenzial festgestellt. Neben der Veloachse entlang des Bodensees ist die Verbindung zwischen Amriswil und Romanshorn zu stärken. Zudem ist auch der Anteil innerhalb der Ortschaften zu steigern. Das heisst, in Romanshorn soll das Velo nicht nur im Freizeitverkehr entlang des Sees genutzt werden, sondern auch im Alltag auf dem gesamten Stadtgebiet. Die nachfolgende Abbildung zeigt ein Systembild aus dem LVK mit den strategischen Stossrichtungen für urbane Räume wie Romanshorn.



Abbildung 62: Systembild zur FVV Förderung im urbanen Raum, Quelle:[10]

Anhang B Entwicklungsschwerpunkte

ESP 2 Hafenbecken

- Das Hafenbecken stellt einen wichtigen Zielpunkt für Freizeit und Tourismus dar. Es sind keine neuen Nutzungen geplant.
- Die bestehenden flächenintensiven Parkieranlagen am Hafenbecken sollen in unterirdische Parkieranlagen verlegt werden. Die Anzahl Parkplätze ist dabei leicht zu reduzieren.
- Auf der Hafenstrasse kommt es zeitweise zu Verkehrsüberlastungen und übermässigen Lärmemissionen durch den Parksuchverkehr.



Abbildung 63: Parkplätze am Ende der Hafenstrasse, Quelle: ewp



Abbildung 64: Umgesetzte Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Hafenstrasse, Quelle: ewp

ESP 4 Seepark

- Der Seepark beinhaltet mit dem Seebad, der Sportanlage und den attraktiven Freiräumen am Wasser wichtige Zielpunkte für die Erholung. Neue Nutzungen sind keine vorgesehen, sondern die bestehenden Freiräume sollen qualitativ weiterentwickelt werden.
- Es sind ein grosser Parkplatz beim Seebad sowie weitere Parkfelder beim Schlossberg vorhanden. Die Zufahrt zu ersterem ist über die Bad- wie auch Hinterwiesenstrasse möglich.



Abbildung 65: Seebad und Parkplatz



Abbildung 66: Zufahrt zum Schlossberg

ESP 5 Hof

- Das Gebiet Hof ist bereits heute ein wichtiges Arbeitsplatzgebiet. Im Osten sind verschiedene Freizeitnutzungen, wie Museen oder das Eissportzentrum vorhanden. Es steht zur Diskussion, neben letzterem ein Hallenbad zu realisieren.
- Es besteht das Potenzial, das Umfeld des Kreisels Hof als urbanes Quartierzentrum zu entwickeln. Im westlichen Teil des Gebiets, entlang der Hofstrasse, stehen Gewerbenutzungen im Vordergrund.
- Für die weitere Entwicklung im Westen des Gebiets ist eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr jedoch Voraussetzung. Angedacht ist hierfür eine neue S-Bahn-Station. Alternativ wäre die Umlegung der bestehenden Buslinien denkbar, was einer neuen Linie vorzuziehen wäre.
- Die Entwicklung des westlichen Teilgebiets ist abhängig vom geplanten Anschluss an die BTS. Dessen Realisierung ist zwingend notwendig für eine Einstufung als ESP von kantonaler Bedeutung.
- Auf Höhe der Arbonerstrasse ist die S-Bahn-Station Hof-Salmsach geplant. Deren genauer Standort und der Realisierungszeitpunkt sind noch unbekannt. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof Romanshorn wird das Potenzial der neuen Station als nicht sehr hoch eingeschätzt.
- Die Entwicklung des östlichen Teilgebiets, im Umfeld der Arbonerstrasse, ist bereits heute möglich, da dieser bereits mit dem Bus erschlossen ist.
- Aufgrund der räumlichen Nähe des Gebiets zum Stadtkern besteht ein grösseres Potenzial für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere wenn die gemäss kommunalen Richtplan vorgesehenen Wegverbindungen realisiert werden.

In der Gesamtheit erscheint die Entwicklung des Gebiets noch unklar: Es besteht noch keine konkrete Vorstellung, wie viele neue EW und Arbeitsplätze zu erwarten sind. Die damit verbundenen Folgen für den Mehrverkehr sind unbekannt und es besteht eine grosse Abhängigkeit zur Realisierung der BTS und einer neuen ÖV-Anbindung.



Abbildung 67: ESP Hof, Quelle: RES



Abbildung 68: Kreiselparkplatz Hof

ESP 7 Bildungs- und Bewegungscampus

- Dieses Gebiet ist mit den diversen Bildungseinrichtungen und Sportanlagen ein wichtiger regionaler Zielpunkt von Romanshorn. Es sind keine Mehrnutzungen geplant.
- Bei grösseren Anlässen können die Parkplätze der angrenzenden Einkaufsgeschäfte genutzt werden. Die Schüler (Kanti, Primar- und Oberstufe) kommen primär mit dem ÖV und zu Fuss zur Schule.



Abbildung 69: Sportflächen im ESP



Abbildung 70: Bachweg als wichtige FVV Verbindung entlang des ESP

Anhang C Massnahmen

GV-1 Strassenklassierungen festlegen	
<p>Im kommunalen Richtplan 2019 ist das Strassennetz mit Kantonsstrassen und Gemeindestrassen mit Sammelfunktion dargestellt. Diese Gliederung ist sehr grob und die Anzahl klassierter Strassen klein. Für konzeptionelle Festlegungen zum Erschliessungssystem ist diese Grundlage nicht hinreichend. Zudem fehlt damit eine Gesamtübersicht der Strassen als zentrale Grundlage für Projekte auf dem kommunalen Strassennetz.</p> <p>Es ist deshalb eine umfassendere Klassierung des kommunalen Strassennetzes vorzunehmen und in einem Plan zu dokumentieren. Im Rahmen des GVK wurde ein erster Entwurf erstellt. Dieser ist zu überprüfen und systematisch über das ganze kommunale Strassennetz umzusetzen. Damit erhält Romanshorn eine wichtige verkehrsplanerische Grundlage, welche beispielsweise in einem Verkehrsrichtplan festzulegen ist.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte:	Zeithorizont: kurzfristig
	Koordination: kant. RP, kant. GVK, kom. RP

GV-2 Erschliessungskonzept Bahnhof, Stadtkern und Hafenbecken	
<p>Im Raum Bahnhof, Stadtkern und Hafenbecken bestehen Defizite in der Verkehrsführung und Strassenraumgestaltung. Die Durchfahrt für den MIV ist auf fast allen Strassen möglich und wird kaum gelenkt. Die Empfehlungen von bestehenden Studien wurden bisher nur im Ansatz umgesetzt. Insgesamt besteht heute eine unbefriedigende Situation mit erhöhten Verkehrsbelastungen und Emissionen auf Strassen und Plätzen, welche vorrangig dem FVV zur Verfügung stehen sollten.</p> <p>Für das Gebiet Bahnhof, Stadtkern und Hafenbecken ist in einem Erschliessungskonzept die Situation gesamthaft zu analysieren und Varianten für eine Verbesserung der Situation vorzuschlagen. Dabei ist der Vorrang für den FVV anzustreben und mit einem konzentrierten Parkplatzangebot abzustimmen.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte: Stadt Romanshorn, Stadtplanung	Zeithorizont: kurzfristig
	Koordination: GV-1, Planungen ESP

GV-3 Aufwertung Bahnhofstrasse als Stadtachse

Die Bahnhofstrasse stellt die wichtige Verbindung zwischen dem Bereich Stadtkern / Bahnhof und dem noch weiter zu entwickelnden Quartierzentrum Hub dar. In der Funktion als Stadtachse mit hoher Bedeutung für alle Verkehrsmittel und als Aufenthaltsraum ist die Bahnhofstrasse umzugestalten. Dabei soll insbesondere der FVV gefördert, das Tempo des MIV reduziert sowie die Strassenraumgestaltung verbessert werden. Die untere Bahnhofstrasse ist als Flanierzone mit attraktiven Seitenflächen und einer verkehrsberuhigten Strassenführung zu gestalten. Der obere Abschnitt ist ebenfalls umzugestalten und die heutige verkehrsorientierte Gestaltung zu korrigieren. Die Bahnhofstrasse bildet zukünftig das Rückgrat der stadtverträglichen Verkehrsabwicklung im Stadtkern. Im AP3 ist für die untere Bahnhofstrasse und im AP4 für die obere Bahnhofstrasse ein BGK vorgesehen. Das BGK ist unter Berücksichtigung der oben genannten Ziele zu erarbeiten. Zudem ist die Realisierung des Sternenplatzes sowie der Veloachse auf der Bahnhofstrasse mitzudenken.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte:	Zeithorizont: mittelfristig
	Koordination: AP3 / 4G, GV-2, MIV-2, MIV-4, FVV-2, FVV-3, FVV-4, kom. RP V09

GV-4 Umgestaltung Sternenstrasse / -platz

Die Sternenstrasse verbindet die Bahnhof- und Hafenstrasse und erschliesst das öffentlich zugängliche Parkhaus Bodan. Dieses weist jedoch eine geringe Auslastung auf und soll stärker genutzt werden. In Abstimmung mit dem Parkierungskonzept (Massnahme MIV-2) sind oberirdische Parkfelder im Umfeld (insb. entlang der Bahnhofstrasse) aufzuheben und die Zufahrt zum Parkhaus zu verbessern. Der Verkehr ist von den Zufahrtsachsen direkt ins Parkhaus zu leiten. Die Sternenstrasse ist heute im Mischverkehr organisiert und durch Längsparkierungen eingengt. Diese Situation ist zu überprüfen und hinsichtlich höherer Verkehrssicherheit sowie klarerer Verkehrsführung zum Parkhaus zu optimieren. Zudem ist der Einmündungsbereich bei der Bahnhofstrasse dem geplanten Sternenplatz anzufügen und die Verkehrsführung des MIV zu überprüfen.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr /	Priorität: hoch
Beteiligte: Stadt Romanshorn, Stadtplanung	Zeithorizont: mittelfristig
	Koordination: GV-2, GV-3, MIV-1, MIV-2, MIV-4

GV-5 Siedlungsverträgliche Umgestaltung Neuhofstrasse	
<p>Die Neuhofstrasse ist bezüglich Gestaltung primär auf den MIV ausgerichtet. Für den Veloverkehr bestehen keine Infrastrukturen und auch für den Fussverkehr bestehen diverse Unterbrüche in den Längs- und Querbeziehungen. Aufgrund der angestrebten Lenkung des Zielverkehrs Richtung Hafen / Parkierungsanlage Bahnhof via Friedrichshafnerstrasse ist die Neuhofstrasse zurückzubauen und siedlungsorientiert zu gestalten.</p> <p>Für den ganzen Strassenabschnitt ist ein BGK auszuarbeiten (im AP4 enthalten). Das BGK kann durch einen redimensionierten Querschnitt und eine Temporeduktion im östlichen Abschnitt die angestrebte Verkehrslenkung unterstützen. Für die geplante Veloachse sind zudem Massnahmen vorzusehen. Da die Neuhofstrasse im westlichen Abschnitt Teil des ESP Hof ist, muss eine allfällige Erschliessungsfunktion des ESP sowie das angestrebte Quartierzentrum am Kreisel Hof bei der Planung mitberücksichtigt werden.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte:	Zeithorizont: mittel- / langfristig
	Koordination: AP4, GV-1, GV-8, MIV-1, MIV-3, MIV-6, FVV-2, FVV-3, kom. RP V11

GV-6 Siedlungsverträgliche Umgestaltung Reckholdernstrasse	
<p>Die Reckholdernstrasse ist bezüglich Gestaltung primär auf den MIV ausgerichtet. Für den Veloverkehr bestehen keine Infrastrukturen und auch für den Fussverkehr bestehen diverse Unterbrüche in den Längs- und Querbeziehungen. Da die Reckholdernstrasse vom FVV auf dem Weg zum Seebad gequert werden muss, besteht zusätzlicher Handlungsbedarf. Weiterhin übernimmt sie die Funktion als Zufahrtsachse Richtung Hafenbecken und Seebad. Die Gestaltung ist jedoch neu siedlungsorientiert auszurichten und die Trennwirkung zwischen den Quartieren nördlich (See) und südlich (Kanti) der Strasse zu reduzieren.</p> <p>Die Stadt übernimmt am 1. Januar 2025 die Strasse vom Kanton. Anschliessend ist für den ganzen Strassenabschnitt ein BGK auszuarbeiten. Neben einer verbesserten Gestaltung sind vor allem die Querungsmöglichkeiten der Strasse durch den FVV und eine Temporeduktion auszuarbeiten. Die Aufnahme in das AP5 ist zu prüfen.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte: Kanton Thurgau	Zeithorizont: mittel- / langfristig
	Koordination: GV-1, MIV-1, MIV-3, MIV-6, FVV-2, kom. RP V10

GV-7 Ausbau Hofstrasse zu Kantonsstrasse

Die Hofstrasse wird mit dem Bau der BTS / OLS neu eine wichtige Zubringerfunktion übernehmen, ins Eigentum des Kantons übergehen und ausgebaut werden. Die Hofstrasse verteilt dann den Verkehr auf die Amriswiler- und Arbonerstrasse. Zusätzlich ist die Hofstrasse das Rückgrat des ESP Hof. Die Verkehrsbelastung wird deutlich zunehmen und an den Anschlussknoten zu veränderten Verkehrsströmen führen. Für die Stadt Romanshorn bietet sich die Chance, durch die neue Kantonsstrasse andere Strassen zurückzubauen und den Durchgangsverkehr aus Süden und im reduzierten Masse aus Norden anders zu lenken.

Zur Umgestaltung der entlasteten Strassen sind deshalb vom Kanton zwingend flankierende Massnahmen einzufordern. Ausserdem ist die neue Situation im Gebiet Hof für den FVV zu beachten und es sind Alternativverbindungen anzubieten (bspw. Veloachse FVV-6). Sollte die BTS / OLS nicht realisiert werden, ist ein Ausbau der Hofstrasse nicht anzustreben. Denkbar ist jedoch, mit der heutigen Situation gewissen Verkehr auf der Relation West-Süd auf die Hofstrasse umzulenken. Dabei ist die Führung des Fuss- und Veloverkehrs zu beachten und zu verbessern. Eine Abstimmung mit dem Kanton ist notwendig.

Federführung: Kanton Thurgau

Priorität: niedrig

Beteiligte: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr

Zeithorizont: langfristig

Koordination: GV-8, GV-9, MIV-1, MIV-3, FVV-6, BTS/OLS, kom. RP V01

GV-8 Umgestaltung Kreisel Hub und Hof

An den beiden Kreiseln Hub und Hof findet der Übergang vom kantonalen auf das kommunale Strassennetz statt. Die Übergänge sind heute kaum wahrnehmbar. Aufgrund der Knotenform und Gestaltung der Knotenäste ist keine Lenkungswirkung möglich. Zusätzlich ist die Knotenform platzintensiv und es bestehen unattraktive Fusswegdistanzen und heikle Veloführungen. Diese Situation soll im Zuge der neuen Verkehrsführung mit der BTS / OLS angegangen werden.

Die von der Stadt gewünschte Verkehrslenkung ist auf Massnahmen bei den kantonalen Knoten angewiesen. Die Stadt fordert den Kanton deshalb auf, abgestimmt auf die Umgestaltung kantonalen Achsen, auch die Kreisel zu überprüfen (grundsätzliche Knotenform, angestrebte Leistungsfähigkeit, Verbesserungen in der Gestaltung und der FVV Infrastruktur). Ebenfalls ist der Prozess zur Entwicklung des nächsten Knotenumfelds als Quartierzentrum zu intensivieren.

Federführung: Kanton Thurgau

Priorität: mittel

Beteiligte: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr, Landeigentümer im ESP

Zeithorizont: langfristig (Kreisel Hub kurzfristige Sanierung)

Koordination: GV-3, GV-5, GV-7, GV-9, MIV-1, MIV-3, FVV-2, FVV-3, ÖV-4, BTS/OLS, kom. RP V03+V04

GV-9 Rückbau und Umgestaltung Arbonerstrasse	
<p>Wird die BTS / OLS realisiert und die Hofstrasse als Zubringer ausgebaut, nimmt die Bedeutung der Arbonerstrasse ab. Ein Grossteil des Durchgangsverkehrs verläuft über die BTS und die anschliessenden Strassen. Es besteht das Potenzial, die Arbonerstrasse umzugestalten und damit die heutige starke Trennwirkung zu reduzieren. Für den lokalen Verkehr bleibt sie jedoch weiterhin wichtig, weshalb zum jetzigen Zeitpunkt der mögliche Handlungsspielraum noch unklar ist.</p> <p>Die Stadt setzt sich beim Kanton dafür ein, dass das Potenzial abgeklärt und koordiniert mit der Planung zum Ausbau der Hofstrasse eine Studie durchgeführt wird.</p>	
Federführung: Kanton Thurgau	Priorität: niedrig
Beteiligte: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Zeithorizont: langfristig
	Koordination: GV-7, GV-8, MIV-1, FVV-3, FVV-4, BTS/OLS, kom. RP V06

GV-10 Gestalterische Aufwertung kommunaler Strassen	
<p>Das kommunale Strassennetz weist heute sehr unterschiedlich gestaltete Strassenräume auf. Teilweise sind die Strassen stark verkehrsorientiert und bedürfen zwecks Koexistenz der Verkehrsmittel einer Umgestaltung. Abgestimmt auf die festgelegte Klassierung (Massnahme GV-1) sind gleich klassierte Strassen jeweils in ähnlicher Form zu gestalten und zu betreiben. Zentral ist dabei die Flächenaufteilung zwischen MIV, FV und VV. Die Velo- und Fusswegachsen sind auf betroffenen Strassenabschnitten umzusetzen.</p> <p>Im Zuge des GVK wurden bereits verschiedene Strassen(-abschnitte) identifiziert, welche einer Redimensionierung und gestalterischen Aufwertung bedürfen. Diese sind vorrangig und abgestimmt mit der Schwachstellenbehebung im FVV-Netz, dem Ergebnis des Erschliessungskonzepts Bahnhof, Stadtkern und Hafengebäude sowie der Ausdehnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen anzugehen. Weitere Strassen können abgestimmt auf die Anforderungen im Rahmen ordentlicher Sanierungen umgestaltet werden. Eine teilweise Integration der Umgestaltungsprojekte in das AP5 ist zu prüfen.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte:	Zeithorizont: kurz- bis langfristig
	Koordination: GV-1, GV-2, MIV-2, MIV-4, MIV-5, MIV-6, MIV-7, FVV-2, FVV-3, FVV-4

GV-11 Vorgaben und Mobilitätsmanagement für ESP

In Romanshorn existieren verschiedene ESP. Diese sind planerisch noch nicht reif, genaue Angaben zu Nutzungen oder Verkehrsaufkommen sind nicht vorhanden. Da die ESP bei der Realisierung Mehrverkehr verursachen werden, ist das Thema Mobilität aktiv und rechtzeitig zu behandeln. Zwecks einer aktiven Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist der zu erwartende Mehrverkehr abzuschätzen. Die Abschätzungen zum Mehrverkehr sind vorrangig bei den ESP Hub, Hafepark und Stadtkern vorzunehmen. Diese Abschätzung bildet die Basis für Massnahmen.

Um das angestrebte Ziel zu erreichen, den Anteil des FVV am Gesamtverkehr zu erhöhen, ist die Verkehrsmittelwahl bei der Abwicklung des künftigen Verkehrsaufkommens zu beeinflussen. Zweckmässig ist folgendes koordiniertes Vorgehen: Die Stadt kann auf dem Areal (u. a. Parkierung) und der Anschlusssituation (u. a. Ausbaugrad) verbindliche Vorgaben zur Infrastruktur machen. Zudem kann mit der Rahmen- oder Sondernutzungsplanung festgelegt werden, welche Nutzungen und Nutzflächen an welchem Standort sinnvoll und folglich zugelassen sind. Letztlich ist bei grösseren oder verkehrsensitiven Vorhaben durch die Eigentümerschaft zwingend ein Mobilitätsmanagement vorzulegen. Dieses soll den Umgang mit dem Mehrverkehr nach den Zielen des GVK aufzeigen und die Verträglichkeit mit dem vorhandenen Erschliessungssystem abgleichen. Gegebenenfalls sind Anpassungen an der Erschliessung oder Fahrtenbeschränkungen zu prüfen.

Federführung: Stadt Romanshorn,
 Stadtplanung

Priorität: hoch

Beteiligte: Bau und Verkehr

Zeithorizont: kurz- bis langfristig

Koordination: GV-2, MIV-1, MIV-2, MIV-3, FVV-8, ÖV-4

MIV-1 Signalisationskonzept für Durchgangsverkehr und zu Zielpunkten	
<p>Dem Durchgangs- und Zielverkehr wird mit Tafeln der Weg gewiesen. Die Signalisation erfolgt jedoch ohne ein übergeordnetes Konzept und überall wird der für den MIV schnellste Weg signalisiert. Dies widerspricht der gewünschten Bündelung des motorisierten Verkehrs auf die Zufahrtsachsen und ist anzupassen.</p> <p>Mit den Erkenntnissen aus dem Erschliessungskonzept Stadtkern sowie der festgelegten Verkehrslenkung ist deshalb ein Signalisationskonzept zu erarbeiten. Das Konzept ist für den Zielverkehr eng mit dem Parkleitsystem (Massnahmen MIV-3) abzustimmen. Der Durchgangsverkehr ist möglichst siedlungsverträglich von / zur BTS zu leiten. Durch angepasste Knotensituationen ist die Lenkung zu unterstützen. Das Signalisationskonzept ist nicht nur mit Verkehrsschildern zu realisieren, sondern soll durch eine aktive und digitale Kommunikation der publikumsintensiven Einrichtungen sowie bei Anlässen ergänzt werden.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte: Kanton Thurgau	Zeithorizont: kurzfristig und erneut bei Realisierung BTS
	Koordination: GV-2, GV-8, MIV-3, MIV-7, BTS/OLS, kom. RP V19

MIV-2 Parkierungskonzept und Überarbeitung Parkierungsreglement	
<p>Grosser Handlungsbedarf besteht bei der öffentlichen MIV-Parkierung, um die angestrebte stadt- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung zu erreichen. Durch eine Konzentration der Parkierung, insbesondere der oberirdischen, sowie einer verursachergerechten Bewirtschaftung kann die Verkehrsbelastung durch den MIV auf ein siedlungsverträgliches Mass gelenkt werden.</p> <p>Dieser Lösungsansatz ist auch im AP4 vorgesehen und dort sind konkrete Hinweise zur Massnahme angegeben. Um die Parkierungssituation zu optimieren und auf das Zielbild Mobilität 2040 auszurichten, ist ein Parkierungskonzept zu erarbeiten. Daraus abgeleitet ist das Parkierungsreglement zu überarbeiten und ein Parkleitsystem zu konzipieren. Zentrale Themen sind die Bündelung und Bewirtschaftung der Parkplätze. Unter anderem ist die Ausdehnung der Blauen Zone und Regelung der Anwohnerparkkarten für längeres Parkieren anzugehen. Ausserdem ist eine konsequente finanzielle Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierung festzuschreiben. Die Aufhebung von Parkplätzen entlang der kommunalen Zufahrtsachsen zugunsten der Fuss- und Velowegachsen sowie eine verbesserte Verkehrssituation am Hafenbecken und im Stadtkern ist ebenfalls anzugehen. Die geplanten Parkhäuser im Stadtkern, am Hafenbecken und beim Bahnhof Süd sind auf ihren Nutzen und die Dimensionierung zu prüfen.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte:	Zeithorizont: kurzfristig
	Koordination: AP4, GV-2, GV-10, GV-11, MIV-1, MIV-3, ÖV-2, kom. RP V12-V17

MIV-3 Parkleitsystem Stadtkern / Hafen

Damit der Parksuchverkehr über die festgelegten Zufahrtsachsen zu den gewünschten Parkierungsanlagen gelangt, ist für den Raum Stadtkern / Hafen / Fähre / Seebad ein Parkleitsystem einzuführen. Das Parkleitsystem zeigt dem ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer bereits vor den wichtigen Verkehrsknoten die verfügbaren Parkplätze und den Weg dorthin. So können unerwünschte Emissionen durch Suchverkehr reduziert und der Verkehr auf geeignete Strassen gelenkt werden. Das Parkleitsystem unterstützt den Ansatz, die Parkierung zu bündeln und nicht entlang ganzer Strassenzüge anzubieten. Die ESP sind je nach zukünftigen Nutzungen frühzeitig im Parkleitsystem miteinzubeziehen. Das Parkierungskonzept mit der definierten zukünftigen Verteilung und Dimensionierung der Parkierungsanlagen bildet die Basis für das Parkleitsystem. Eine weitere Grundlage sind die geplanten Änderungen in der Strassenführung oder -klassierung. Die Einführung eines Parkleitsystems ist im AP4 als Massnahme aufgeführt. Die technische Ausführung bzw. die Wahl des Systems ist während der Erarbeitung des Vorprojekts anhand der für Romanshorn geeigneten Anforderungen zu bestimmen. Ebenfalls ist zu prüfen, welche Parkierungsanlagen in das Leitsystem miteinbezogen werden.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr

Priorität: mittel

Beteiligte: Kanton Thurgau

Zeithorizont: kurzfristig und erneut bei Realisierung BTS

Koordination: AP4, GV-2, GV-11, MIV-1, MIV-2, ÖV-2, ÖV-3, kom. RP V18

MIV-4 Ausdehnung Begegnungszone Stadtkern / Hafenbecken

Die bestehenden Begegnungszonen auf der Alleestrasse und dem Bahnhofplatz unterstützen die Koexistenz der Verkehrsmittel und werden durch die flächige Gestaltung der Räume für den Aufenthalt auf. Diese positiven Effekte sollen auf weitere Räume ausgedehnt werden, in welchen der FVV Vorrang hat. Dies umfasst das Hafenbecken sowie den Stadtkern zwischen Hafen- und Berglistrasse. Die Begegnungszone ermöglicht, dass die Erreichbarkeit mit dem MIV weiterhin gewährleistet ist, aber der Verkehr auf eine stadtverträgliche Art abgewickelt wird. Die starre Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenflächen wird aufgehoben und kann je nach Bedürfnis unterschiedlich genutzt werden. Durch eine entsprechende Gestaltung und weitere Massnahmen wird das gewünschte Geschwindigkeitsniveau erzielt und die Attraktivität für den FVV im Stadtkern gesteigert. Abgestimmte Übergänge zu den einmündenden Strassen und FVV-Achsen sind sicherzustellen. In Kombination mit der Aufhebung von Parkplätzen, insbesondere am Hafenbecken, können die Emissionen und der Flächenverbrauch durch den MIV deutlich gesenkt werden.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr

Priorität: hoch

Beteiligte:

Zeithorizont: mittelfristig

Koordination: GV-2, GV-3, MIV-2, MIV-4, FVV-2, FVV-3, FVV-4, kom. RP V22

MIV-5 Erweiterung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren	
<p>Etappenweise sind neue Tempo-30-Zonen einzurichten oder bestehende zu vergrössern. Ziel ist, dass zukünftig in allen Wohnquartieren Tempo-30 gilt. So kann die Verkehrssicherheit erhöht und Lärmemissionen können reduziert werden. Die Einführung von Tempo-30 ist bei Bedarf mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder Optimierungen am Erschliessungssystem zu flankieren, um die angepasste Fahrweise sicherzustellen sowie Schleichverkehr zu verhindern. Die Einrichtung neuer Zonen ist besonders in Gebieten der ESP mit neuen (Areal-)Bebauungen abzustimmen und Synergien sind zu nutzen. Eine einheitliche Gestaltung der Tempo-30-Zonen ist anzustreben.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte:	Zeithorizont: mittelfristig
	Koordination: GV-1, GV-10, MIV-2, FVV-2, FVV-3, FVV-4, kom. RP V21

MIV-6 Erweiterung Tempo-30 auf grössere kommunale Strassen	
<p>Durch ein Tempo-30-Regime reduzieren sich die Lärmemissionen und die Verkehrssicherheit wird erhöht. Ebenfalls verbessert sich dadurch die Umfeldqualität, die Querungsmöglichkeiten der Strassen werden erhöht und die Voraussetzungen für die Umsetzung der Veloachsen werden verbessert. Diese positiven Effekte sind nicht nur in Quartieren, sondern auch auf grösseren kommunalen Strassen erwünscht. Im Fokus für die Umsetzung von Tempo-30 stehen in erster Priorität die Strassen um den Stadtkern an der Schnittstelle zur Begegnungszone. In zweiter Priorität sind die kommunalen Zufahrtachsen auf eine Temporeduktion zu prüfen. Die betroffenen Strassen können als Tempo-30-Strecken signalisiert oder in bestehende Tempo-30-Zonen integriert werden. Es ist zu beachten, dass die Vortrittsregelungen und die Anordnungsmöglichkeit von Fussgängerstreifen unterschiedlich sind.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte:	Zeithorizont: mittel- / langfristig
	Koordination: GV-2, GV-3, GV-5, GV-6, GV-10, MIV-5, FVV-3, FVV-4, kom. RP V21

MIV-7 Optimierung Erschliessung Seebad und Hafenbecken

Aufgrund der saisonal hohen Verkehrserzeugung durch das Seebad und die Nutzungen am Hafenbecken entstehen negative Auswirkungen entlang der Zufahrtswege zu diesen Zielen. Das Seebad kann über die Bad- wie auch die Hinterwiesenstrasse erreicht werden. Letztere führt durch ein Wohnquartier und ist aufgrund des Ausbaugrads nicht für Durchgangsverkehr geeignet. Das Hafenbecken kann via Bank- oder Hafenstrasse erreicht werden. Zusammen bilden diese Strassen am Kreuzungspunkt eine Platzsituation, welche jedoch primär Verkehrsfläche ist. Da die Bankstrasse vom Hafenbecken direkt durch den Stadtkern führt, entsteht so unerwünschter Durchgangsverkehr am Bahnhofplatz. Ebenfalls bestehen auf dieser Strecke Probleme mit Autoposern. Für beide Situationen ist zu prüfen, welches Verkehrsregime zu reduzierten Konflikten und zu einer optimaleren Erschliessungssituation führt. Abzuklären ist, ob beispielsweise ein Unterbruch der Strassen für den MIV diese Ziele erreichen würde. Verlagerungseffekte sowie Potenziale bei der Strassenraumgestaltung sind in die Überlegungen miteinzubeziehen. Die Badstrasse könnte beispielsweise auf der Höhe des Tennisplatzes unterbrochen werden, was den heutigen Mischverkehr (MIV und FVV) entflechten und damit entschärfen würde. Die Bankstrasse könnte östlich des Bahnübergangs gesperrt werden. Die Zufahrt zum geplanten Parkhaus wäre weiterhin möglich, jedoch nicht die Weiterfahrt zum Hafenbecken. Letztlich kann die Querung der Bahngleise für den FVV attraktiver und die anschliessende Platzfläche teilweise verkehrsfrei gestaltet werden.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte: Stadtplanung	Zeithorizont: mittelfristig
	Koordination: GV-2, GV-10, MIV-1, MIV-3, FVV-2, FVV-5

FVV-1 FVV-Konzept (Festlegung FVV-Netz und Schwachstellenanalyse)	
<p>Im Fuss- und Veloverkehrskonzept ist das konkrete Vorgehen für die FVV-Förderung zu definieren, das FVV-Netz festzulegen, die Umsetzung der Massnahmen zu sichern sowie die Kommunikation zur FVV-Förderung zu planen.</p> <p>Da ein dichtes und attraktives FVV-Netz die Grundlage für die angestrebte Steigerung des Fuss- und Veloverkehrsanteils ist, muss das kommunale Fuss- und Velonetz behördenverbindlich festgelegt werden. Dazu sind die im GVK vorgeschlagenen Fussweg- und Veloachsen auf ihre genaue Lage und Ausdehnung zu überprüfen. Das ergänzende Netz ist darauf auszurichten sowie die Verknüpfung mit dem kantonalen Netz sicherzustellen. Weiter sollen die gewünschten Standards (Führungsprinzipien sowie Infrastruktur) definiert und mit dem Netz abgeglichen werden.</p> <p>Der heutige Zustand (bspw. Mängel an der Infrastruktur) des Netzes ist im Rahmen einer Schwachstellenanalyse vor Ort zu erheben und zu beurteilen. Die Schwachstellenanalyse ist systematisch über das ganze Stadtgebiet zu erstellen. Für die identifizierten Schwachstellen sind Lösungsansätze auszuarbeiten. Dabei sind für sich wiederholende Schwachstellen einheitliche Lösungen festzulegen. Anschliessend wird eine Umsetzungsstrategie erarbeitet, welche die Massnahmen priorisiert und den Terminplan für die Umsetzung festlegt. Synergien zu Drittprojekten oder regulären Sanierungen sind zu nutzen. Für die wichtigsten Massnahmen zugunsten des FVV sind eigenständige Projekte auszulösen.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte:	Zeithorizont: kurzfristig
	Koordination: kant. LVK, GV-2, GV-10, MIV-4, MIV-5, MIV-6

FVV-2 Sofortmassnahmen und Lückenschliessung Fussweg- und Velonetz	
<p>Die erhobenen Schwachstellen im Fuss- und Velonetz sind zu beheben. Neben den grösseren FVV-Massnahmen (FVV-3 bis -7) oder Massnahmen mit Auswirkungen auf den FVV (GV-3 bis -6) sind auch kleine Einzelmassnahmen von Bedeutung, um den FVV attraktiver zu machen. Diese sollen als Sofortmassnahmen zügig und kontinuierlich umgesetzt werden. Mängel sind zu beheben und Lücken zu schliessen. Die Umsetzung erfolgt nach der festgelegten Priorisierung, wobei Räume mit höherem Fuss- und Veloaufkommen vorgezogen werden können. So können die verfügbaren Mittel gestaffelt eingesetzt werden. Es ist jedoch wichtig, dass innerhalb eines zweckmässigen Zeitrahmens alle prioritären Sofortmassnahmen umgesetzt werden.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte:	Zeithorizont: kurz- bis langfristig
	Koordination: GV-3, GV-4, GV-10, MIV-4, MIV-5, MIV-6, FVV-1, FVV-3, FVV-4, kom. RP V85

FVV-3 Realisierung attraktiver Veloachsen

Um den Veloverkehr in Romanshorn als Alternative zum MIV auf innerstädtischen Wegen deutlich attraktiver zu machen, sind ausgewählte Verbindungen als Veloachsen zu etablieren. Vorrangig sind Strassen mit tiefer Verkehrsbelastung oder mit eigener Veloinfrastruktur auszuwählen. Diese bieten dem Veloverkehr ein direktes, sicheres und zügiges Vorwärtskommen zwischen den (Wohn-) Quartieren und dem Stadtkern. Durch eine tangentielle Achse werden zudem das Seebad und das Arbeitsplatzgebiet Hof optimal verbunden. Die Achsen werden mit speziellem Fokus auf den Veloverkehr gestaltet und ermöglichen so ein angenehmes Velofahren für eine breite Bevölkerungsschicht. Alle Veloachsen sind in einer Studie zu vertiefen. So kann durchgehend eine hohe Qualität der Verbindungen mit einheitlichen Massnahmen sichergestellt werden. Um den Stellenwert des Velos in Romanshorn deutlich zu zeigen, ist eine Veloachse zeitnah in einem Pilotprojekt zu vertiefen.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr

Priorität: hoch

Beteiligte: Kanton

Zeithorizont: mittel- / langfristig

Koordination: GV-2, GV-3, GV-5, GV-10, MIV-4, MIV-6, FVV-1, FVV-5, FVV-6, kom. RP V64

FVV-4 Realisierung attraktiver Fusswegachsen

Romanshorn bietet im Stadtkern und am Seeufer attraktive Freiräume, welche zu Fuss erlebt werden können. Damit die innerstädtischen Wege dorthin möglichst auch zu Fuss begangen werden, sind attraktive Zugangswege anzubieten. Auf den wichtigen Verbindungen zwischen den (Wohn-) Quartieren und dem Stadtkern sind deshalb Fusswegachsen zu etablieren. Diese Achsen sollen mit speziellem Fokus auf den Fussverkehr gestaltet werden und ein angenehmes Umfeld bieten. Vorrangig sind Strassen mit tiefer Verkehrsbelastung oder mit grosszügig dimensionierten Fussverkehrsflächen zu wählen. Querungen von grösseren Strassen und Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln sind sorgsam zu lösen. Ebenfalls sind die Achsen barrierefrei auszugestalten. Die Fusswegachsen sind in einer Studie zu vertiefen. So kann mit einheitlichen Massnahmen durchgehend eine hohe Verbindungsqualität sichergestellt werden.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr

Priorität: hoch

Beteiligte: Kanton

Zeithorizont: mittel- / langfristig

Koordination: GV-2, GV-3, GV-4, GV-10, MIV-4, MIV-5, MIV-6, FVV-1, kom. RP V80

FVV-5 Velotauglicher Ausbau Überführung Seeblickstrasse	
<p>Das Seebad und das angrenzende Seeufer sind ein wichtiger Zielpunkt. Da die Bahnlinie eine Trennung zum restlichen Siedlungsgebiet darstellt, kann das Seebad mit dem Velo nur über die Badstrasse von Westen via Hinterwiesenstrasse oder von Osten via Schlossbergstrasse erreicht werden. Bei der Seeblickstrasse besteht zudem eine Überführung der Bahnlinie, welche jedoch Treppen aufweist. Vor der Überführung sind wenige Veloabstellplätze vorhanden. Die Velo-Zufahrt zum Seebad ist im Mischverkehr mit dem MIV nicht attraktiv.</p> <p>Um das Seebad und das Umfeld besser an das Velonetz anzubinden, ist die Überführung velotauglich auszubauen. Diese stellt zukünftig den Abschluss der tangentialen Veloachse von Romanshorn dar und bietet den Vorteil, dass mit dem Velo bis vor das Seebad gefahren werden kann und der Veloweg am See direkt angeschlossen wird. Es entsteht für den Veloverkehr eine attraktive Alternative zum Mischverkehr auf der Badstrasse oder auf dem Fuss-/Veloweg am See. Die Aufnahme des Ausbaus in das AP5 ist zu prüfen.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte: SBB	Zeithorizont: mittelfristig
	Koordination: FVV-1, FVV-3, FVV-8

FVV-6 Veloverbindung entlang Bahnlinie zw. Hof- und Neustrasse	
<p>Der ESP am Kreisel Hof sowie das geplante Arbeitsplatzgebiet beim Anschluss BTS ist heute mit dem Velo über die Neuhof- und Hofstrasse erreichbar. Mit der Realisierung der BTS / OLS wird die Hofstrasse ausgebaut und die Verkehrsbelastung stark zunehmen. Die Führung des Velos auf dieser Achse wird unattraktiv. Eine gute Erschliessung des Areals mit dem Velo ist jedoch Grundlage für eine nachhaltige Verkehrsabwicklung des Mehrverkehrs. Als Alternative ist deshalb eine neue, attraktive und sichere Veloachse zu schaffen.</p> <p>Wie im kommunalen Richtplan bezeichnet, soll langfristig ab der Neustrasse bis ins Gebiet Hof, parallel zur Bahnlinie, eine neue Veloverbindung geschaffen werden. So kann die Hofstrasse, wie auch der verkehrsreiche Knoten Hof, umfahren werden. Gute Anschlüsse sind sicherzustellen und das Vorhaben ist mit der geplanten S-Bahn-Station Hof-Salmsach zu koordinieren. Eine attraktive Veloverbindung ab der S-Bahn-Station und dem Bahnhof Romanshorn erschliessen das westliche Gebiet Hof ideal für die kombinierte Mobilität (z.B. ÖV und Velo). Als Raumsicherung für die neue Verbindung sind frühzeitig entsprechende Baulinien und Vorgaben in Sondernutzungsplanungen festzulegen.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: niedrig
Beteiligte: SBB, Kanton	Zeithorizont: langfristig
	Koordination: GV-6, GV-7, GV-8, FVV-1, FVV-3, ÖV-4, kom. RP V68

FVV-7 Neue Gleisquerung Bahnhof Süd

Die FVV-Verbindung vom Stadtkern zum Hafepark führt über die zentrale Bahnstufunterführung mit Zugang zu den Perrons. Um diese zu entlasten und den ESP Hafepark besser an das restliche Siedlungsgebiet anzuschliessen, soll im südlichen Bahnhofsbereich eine neue Gleisquerung mit Zugang zu den Perrons erstellt werden. So verbessert sich auch der Übergang zur Fähre und zur Parkierungsanlage östlich des Bahnhofs. Die bessere Anbindung der Parkierungsanlage ostseitig der Bahnlinie würde den Ausbau an dieser Stelle und den Abbau auf der westlichen Seite begünstigen. Die Gleisquerung besteht als Idee seit längerem, wurde jedoch aufgrund von Verzögerungen bei den Entwicklungen im Umfeld nicht weiter konkretisiert. In Vorbereitung zum AP5 ist deshalb eine Überprüfung des Bedarfs vorzunehmen. In einem ersten Schritt sind alle tangierten Interessen und Absichten zu sammeln. Zudem ist die Bedeutung als Veloverbindung zu überprüfen. Eine enge Zusammenarbeit mit der SBB ist sicherzustellen. Die Entwicklung des Hafeparks ist ein zentrales Element für den Nutzen der Gleisquerung Bahnhof Süd. Deshalb erfordert die Planung der Gleisquerung eine gegenseitige Abstimmung. Die Massnahme ist zwingend mit dem Erschliessungskonzept (GV-2) abzugleichen.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte: SBB, Kanton	Zeithorizont: kurz- / mittelfristig
	Koordination: AP3 / AP5, GV-2, GV-11, MIV-2, FVV-1, ÖV-1, ÖV-2, kant. RP, kom. RP V61

FVV-8 Ausbau von Veloabstellplätzen bei wichtigen Zielpunkten

Damit die Erhöhung des Veloverkehrsanteils erreicht werden kann, muss neben einer guten Infrastruktur auf der Strecke, auch am Start- und Zielpunkt für das Abstellen des Velos eine attraktive Infrastruktur bereitstehen. Deshalb sind an allen publikumsintensiven Zielpunkten gut ausgestattete Veloabstellplätze vorzusehen. Diese sind in ausreichender Anzahl, an gut anfahrbaren Standorten und möglichst nahe am Ziel anzuordnen. Ebenfalls sind die Abstellanlagen gedeckt, abschliessbar und gut einsehbar auszubilden.

In einem ersten Schritt ist das heutige Angebot und dessen Qualität zu überprüfen. Dies kann in Kombination mit der Schwachstellenanalyse (FVV-1) erfolgen. Das Ergebnis ist mit dem Bedarf und einheitlichen Qualitätskriterien abzugleichen. Anschliessend ist der notwendige Ausbau anzugehen. Da die Zielpunkte öffentliche oder private Nutzungen sein können, ist eine Koordination mit Privaten anzustreben. Dies ist insbesondere bei den ESP durch verbindliche Vorgaben (bspw. im Rahmen des Mobilitätsmanagements) sicherzustellen.

Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte: Private	Zeithorizont: kurz- / mittelfristig
	Koordination: GV-11, FVV-1, ÖV-1

ÖV-1 Angebote kombinierte Mobilität ausbauen	
<p>Der Bahnhof ist das wichtigste Eingangstor der ÖV-NutzerInnen nach Romanshorn. Die Benützung des ÖV wird dabei in aller Regel mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert, weshalb eine gute Anknüpfung an die anschliessenden Verkehrsmittel unabdingbar ist. So kann die An- oder Abreise mit dem ÖV attraktiver gestaltet werden. Neben dem direkten Übergang zur Buslinie am Bahnhof ist auch der Wechsel auf Car- oder Bike-Sharing sowie zur Fähre optimal auszugestalten. Neben den infrastrukturellen Verbesserungen, wie gute Übergangswege oder verständliche Signalisation, sind auch nicht-infrastrukturelle Massnahmen sinnvoll, welche beispielsweise Kombiangebote umfassen.</p> <p>Mit dem Angebot von Rent-a-Bike oder Mobility sind erste Angebote bereits verfügbar. Der Fokus ist jedoch vermehrt auf den Alltagsverkehr zu lenken. So sollen neue Angebote die kombinierte Mobilität als stadtverträgliche Anreise zu ESP attraktiver machen.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: mittel
Beteiligte: Kanton, SBB	Zeithorizont: kurz- bis langfristig
	Koordination: GV-11, MIV-2, FVV-8, kom. RP V62

ÖV-2 Neuordnung Park+Ride und Kiss+Ride am Bahnhof	
<p>Der Bahnhofplatz ist als Begegnungszone signalisiert und weist im Umfeld der Unterführung einzelne Parkfelder auf. Diese dienen dem Bahnhof, aber auch den Kunden angrenzender Läden. Aufgrund hoher Belegung der Parkfelder direkt vor dem Bahnhof wird teilweise vor dem Aufgang der Unterführung angehalten, um Personen ein- und aussteigen zu lassen sowie auf diese zu warten. Dies widerspricht dem Regime der Begegnungszone und reduziert die Verkehrssicherheit. Es bestehen nördlich, südlich und östlich des Bahnhofs Parkplätze für Park+Ride. Die vielen Standorte sind platzintensiv und führen zu relativ viel Verkehr im Bahnhofsumfeld.</p> <p>Die gesamte Parkplatzsituation um den Bahnhof ist auf die Dimensionierung, Lage, Verteilung und mögliche Konzentration zu überprüfen. Ziel ist es, Konflikte auf dem Bahnhofplatz zu reduzieren und den Wechsel zwischen Bahn und Parkierung zu optimieren. Die Überprüfung muss in enger Koordination mit dem Parkierungskonzept sowie den Entwicklungen um den Bahnhof (Parkhaus Bahnhof Süd, Gleisquerung Bahnhof Süd, ESP Hafepark) vorgenommen werden.</p>	
Federführung: Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr	Priorität: hoch
Beteiligte: SBB	Zeithorizont: kurz- / mittelfristig
	Koordination: GV-2, MIV-1, MIV-2, MIV-3, FVV-7

ÖV-3 Neue S-Bahn-Station Hof-Salmsach

Da die ÖV-Erschliessung des ESP Hof nur eine Güteklasse D (geringe Erschliessung) aufweist und der westliche Bereich heute gar nicht erschlossen ist, besteht die Absicht eine neue S-Bahn-Station zu realisieren. Diese soll gemäss kantonalem Richtplan im Bereich des Kreisels Hof gebaut werden. Die Haltestelle würde nicht nur einen attraktiven Zugang zum angestrebten Quartierzentrum in nächster Nähe ermöglichen, sondern auch das Arbeitsplatzgebiet entlang der Hofstrasse besser an den ÖV anbinden. Es sind jedoch noch einige Fragen offen. Beispielsweise beträgt beim vorgesehenen Standort die Distanz zum Gebiet Hof West bis zu einem Kilometer und für überregionale Verbindungen ist ein Umstieg am Bahnhof Romanshorn weiterhin notwendig. Zusätzlich bestehen Raumkonflikte mit der angedachten Veloachse entlang der Bahnlinie. Der Bedarf und die offenen Fragen sind deshalb in enger Abstimmung mit dem ESP Hof zu klären und allfällige Raumsicherungen vorzunehmen.

Federführung: Kanton Thurgau / Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr

Priorität: niedrig

Beteiligte: SBB, Stadt Romanshorn, Stadtplanung

Zeithorizont: langfristig

Koordination: GV-7, GV-11, FVV-6, ÖV-1, kom. RP V41

ÖV-4 Neue S-Bahn-Station Holenstein-Seebad

Die heutige ÖV-Erschliessung im Umfeld der gemäss kantonalem Richtplan angedachten Station reicht von Güteklasse C (mittelmässige Erschliessung) bis zu keiner Abdeckung. Neben dem Wohnquartier Holenstein würde insbesondere das Seeufer mit den daran gelegenen Nutzungen von einer besseren ÖV-Erschliessung profitieren, allem voran das Seebad. Dieses weist saisonal bedingt schwankende Besuchszahlen auf, was Fragen betreffend der Fahrgastzahlen an der S-Bahn-Station nach sich zieht. Da sich jedoch ein Standort für ein regionales Hallenbad (KASAK TG) im Umfeld der Station befindet, könnte in diesem Zusammenhang mit ganzjährigem Nachfragepotenzial gerechnet werden. Die S-Bahn-Station Holenstein-Seebad ist deshalb als langfristige Massnahme vorzusehen. Es besteht aber eine enge Abhängigkeit zum Standortentscheid des regionalen Hallenbads und ist bei neuen Erkenntnissen dazu neu zu beurteilen.

Federführung: Kanton Thurgau / Stadt Romanshorn, Bau und Verkehr

Priorität: niedrig

Beteiligte: SBB, Stadt Romanshorn, Stadtplanung

Zeithorizont: langfristig

Koordination: KASAK TG, MIV-7, FVV-5, ÖV-1, kom. RP V42

ÖV-5 Haltestellenanordnung und -ausstattung verbessern

Eine Buslinie stellt die ÖV-Erschliessung ausserhalb des Einzugsgebiets des Bahnhofs sicher. Neben einer zweckmässigen Ausstattung der Bushaltestellen mit Sitzmöglichkeit, Witterungsschutz und Fahrplaninformationen ist die Anordnung der Haltestelle für deren Attraktivität relevant. Die Haltestelle muss direkt und sicher erreichbar sein. Ebenfalls müssen die Haltestellen nahe an den wichtigen Zielpunkten sowie Fusswegen in die Wohnquartiere liegen. Die Haltestellen sollten entsprechend ihrer Bedeutung resp. Anzahl Fahrgäste dimensioniert und möglichst intuitiv auffindbar sein. Die Bushaltestellen bei den ESP Hub und Hof sind heute beispielsweise dezentral angeordnet und nicht einfach auffindbar. Im Hinblick auf die Stärkung dieser beiden Orte als Quartierzentren ist die Anordnung zu verbessern. Die Stadt soll beim Kanton eine entsprechende Neuordnung und auch Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur (Sitzmöglichkeiten, Wartehäuschen, barrierefreier Zugang) beantragen.

Federführung: Kanton Thurgau / Stadt
Romanshorn, Bau und Verkehr

Priorität: mittel

Beteiligte:

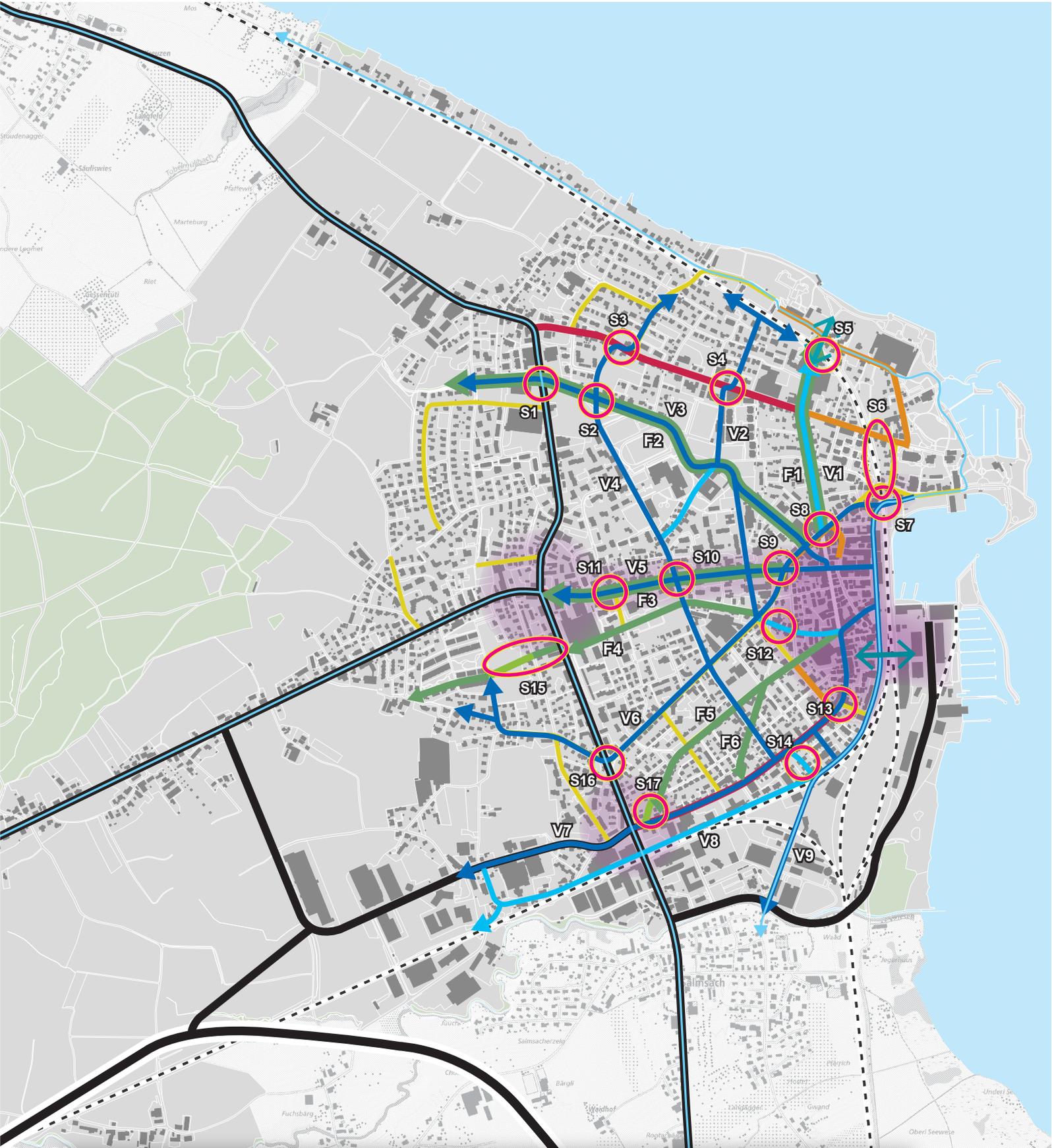
Zeithorizont: kurz- / mittelfristig

Koordination: GV-11, FVV-2, FVV-8, kom. RP V43+V47

Anhang D Aktionsplan

Anhang E Schwachstellenliste FVV-Netz

	Nummer	Standort	Schwachstelle	Lösungsansatz	Priorität
Schwachstellen Fuss- und Velonetz (keine systematische Erfassung)	S1	Kreuzlingerstr.	Fehlende Querung für Veloverkehr	Querungshilfe (bspw. Velofurt) für Veloverkehr	mittel
	S2	Bachweg	Konflikt FV-VV, eingeschränkte Sicht	Anpassung Radien und Verbesserung Sichtweiten	mittel
	S3	Reckholdernstr.	Keine Querungshilfe Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Neue Querungsstelle FVV	hoch
	S4	Reckholdernstr.	Fehlende Querung für Veloverkehr	Querungshilfe (bspw. Aufstellbereich in Fahrbahnmitte) für Veloverkehr, Überprüfung Lage FGS	niedrig
	S5	Seeblickstr.	Bahnquerung nicht von Veloverkehr nutzbar	Anpassung / Ausbau Überführung und Zugänge	mittel
	S6	Stadelstr.	Netzlücke zw. Seebad und Bahnhof	Neubau Weg für FVV	niedrig
	S7	Bankstr.	Knappe Platzverhältnisse FVV, Gestaltungspotenzial	Anpassung Verkehrsregime, Sperrung Bahnübergang für MIV prüfen, Strassenraumumgestaltung	hoch
	S8	Hafenstr.	Verkehrorientierte Gestaltung, Defizite bei FVV Querungen	Umgestaltung Knoten mit Fokus FVV und Stadtraum	mittel
	S9	Bahnhofstr.	Verkehrorientierte Gestaltung, Defizite bei FVV Querungen	Realisierung Eingangstor Stadtkern, Verkehrslenkung, Verbesserung für FVV und Stadtraum	hoch
	S10	Bahnhofstr.	Verkehrorientierte Gestaltung, Keine Veloinfrastruktur	Abbiegehilfe für Veloverkehr, verbesserte Gestaltung für Stadtachse	hoch
	S11	Bahnhofstr.	Verkehrorientierte Gestaltung, Keine Veloinfrastruktur	Abbiegehilfe für Veloverkehr, verbesserte Gestaltung für Stadtachse	hoch
	S12	Rislenstr.	Verbindung für Veloverkehr nicht durchgehend	Sackgasse für Veloverkehr öffnen (Anschluss Veloachse)	mittel
	S13	Alleestr.	Verkehrorientierte Gestaltung, Defizite bei FVV Querungen	Realisierung Eingangstor Stadtkern, Verkehrslenkung, Verbesserung für FVV und Stadtraum	hoch
	S14	Lilienweg	Fehlende direkte Wegverbindung	Neue FVV Wegverbindung	niedrig
	S15	Quittenweg	Fehlende direkte Wegverbindung zur Arbonerstr.	Ausbau und Neubau FVV Wegverbindung	mittel
	S16	Arbonerstr.	Überdimensionierter Knoten	Redimensionierung, Eingangstor neue Tempo-30 Zone	mittel
	S17	Vogelsangstr.	Fehlende direkte Wegverbindung	Neuer Fussweg zur Neuhofstrasse und zum geplanten Quartierzentrum	niedrig
	V1-V9	Stadtgebiet	Keine Verbindung mit Priorität Veloverkehr	Realisierung durchgängiger Veloachsen mit einheitlichem hohen Qualitätsniveau	hoch
F1-F5	Stadtgebiet	Keine Verbindung mit Priorität Fussverkehr	Realisierung durchgängiger Fusswegachsen mit einheitlichem hohen Qualitätsniveau	hoch	



Übersichtskarte Schwachstellen

GVK Romanshorn

-  Veloachse mit bestehender Infrastruktur
-  Veloachse mit fehlender Infrastruktur
-  Kantonale Veloroute
-  Fusswegachse mit bestehender Infrastruktur
-  Fusswegachse mit fehlender Infrastruktur
-  Aus- oder Neubau Querung

-  S1 Schwachstelle im Fussweg- und Velonetz
-  V1 Nr. der Veloachse
-  F1 Nr. der Fusswegachse