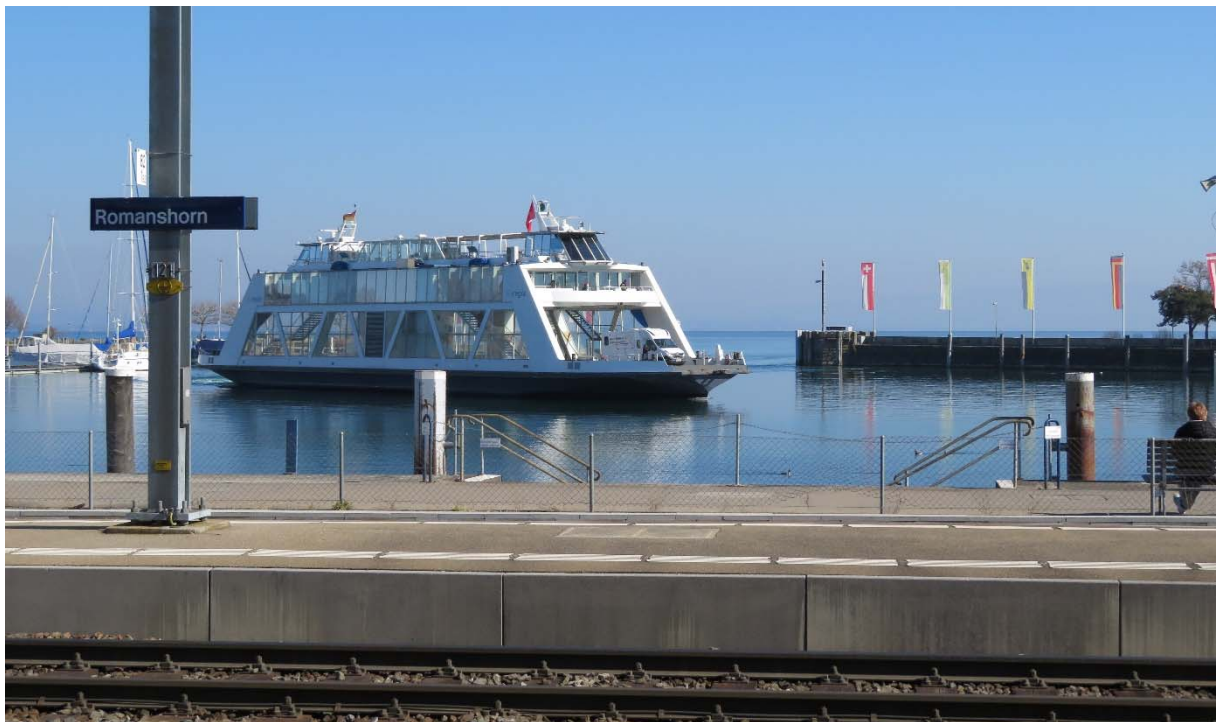

Stadt Romanshorn

Gesamtverkehrskonzept Romanshorn

Kurzfassung

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	

Dies ist eine Kurzfassung für eilige LeserInnen. Das Gesamtverkehrskonzept wird im Schlussbericht ausführlich erläutert.

Inhaltsverzeichnis

1	Warum ein Gesamtverkehrskonzept	4
2	Ziele und Vorgehen	4
3	Lagebeurteilung	6
4	Zielbild	7
5	Teilkonzepte und Massnahmen	10

1 Warum ein Gesamtverkehrskonzept

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

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

Mit der räumlichen Entwicklungsstrategie, dem neuen Rahmennutzungsplan und der Revision des kommunalen Richtplans hat Romanshorn 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. Mit der Erarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts wird diese Lücke geschlossen.

2 Ziele und Vorgehen

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

Die Ziele des Gesamtverkehrskonzepts 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 Verkehrsarten aufgezeigt.
- 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, FVV und ÖV liegen Teilkonzepte mit in Plänen verorteten Massnahmen vor. Die Massnahmen sind in einem Aktionsplan zusammengefasst und zeitlich gestaffelt.

Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts erfolgt in drei Arbeitsschritten: In der Lagebeurteilung werden bestehende Grundlagendokumente und die Verkehrsnetze der verschiedenen Verkehrsarten analysiert und der zentrale Handlungsbedarf ermittelt. Dann wird basierend auf dem Handlungsbedarf und den definierten Zielen der Stadt Romanshorn das Zielbild Mobilität 2040 definiert. Das Zielbild zeigt die angestrebte gesamtverkehrliche Entwicklung von Romanshorn auf und stimmt diese mit den stadtplanerischen Entwicklungsabsichten ab. Es steckt den Rahmen für die Teilkonzepte Gesamtverkehr, MIV, ÖV sowie FVV ab. Für die vier Teilbereiche werden Massnahmen erarbeitet, welche in einem Aktionsplan zeitlich etappiert festgehalten sind.

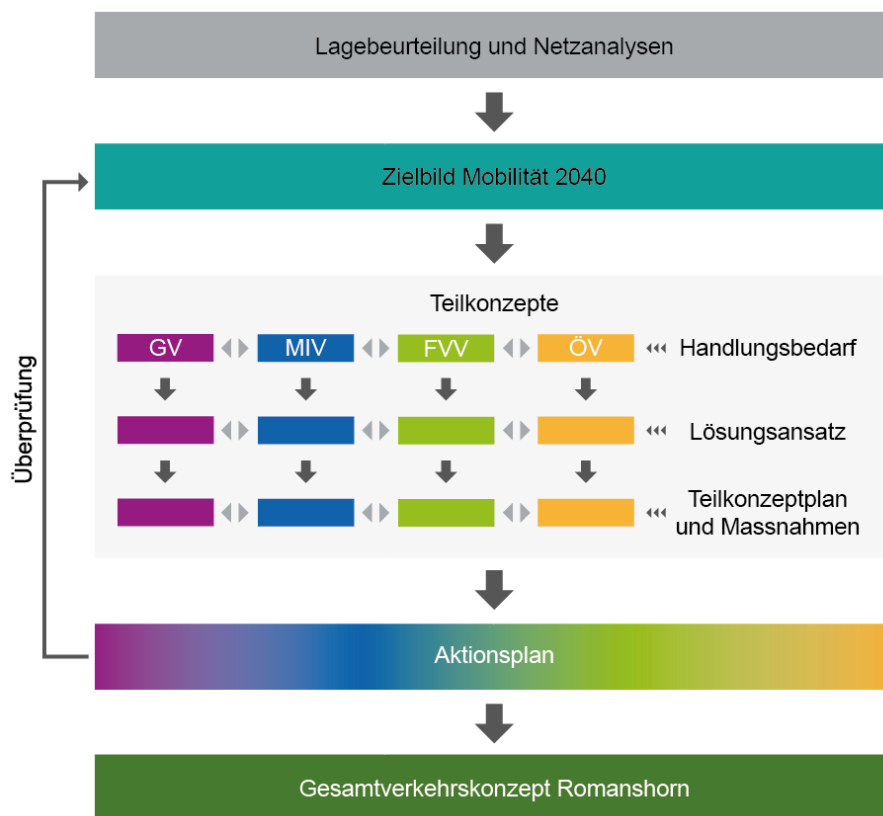


Abbildung 1: Übersicht Vorgehen

3 Lagebeurteilung

Für die Analyse wurden unter anderem folgende Grundlagen berücksichtigt:

Kanton: Kantonaler Richtplan, kantonales Gesamtverkehrskonzept, kantonales Langsamverkehrskonzept

Region: Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee der 4. Generation

Gemeinde: Kommunalen Richtplan, Erschliessungskonzept Innenstadt, Räumliche Entwicklungsstrategie

Aus der Analyse der bestehenden Grundlagen sowie der Lagebeurteilung lassen sich die folgenden 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.
- Der Bau der geplanten Bodensee Thurtalstrasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) führt zu veränderten Verkehrsströmen in Romanshorn. Der Realisierungshorizont ist jedoch unklar.
> Die gewünschten Zubringer und Lenkungen sind an den Knoten zu definieren. Das kantonale Gesamtverkehrskonzept macht hierzu bereits Aussagen. Diese sind mit den Interessen der Stadt abzugleichen. Die Abhängigkeiten mit dem Realisierungszeitpunkt der BTS und 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 Entwicklungsschwerpunkte von Romanshorn bestehen keine konkreten Planungsabsichten, welche Schlüsse über den zu erwartenden Mehrverkehr ziehen lassen. Im Planungshorizont des Gesamtverkehrskonzeptes ist vorrangig im Gebiet Hub, Hafencamp und im Stadtkern eine Entwicklung zu erwarten.
> Für die weiteren Planungsphasen der Entwicklungsschwerpunkte sind abgestimmt auf die Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes 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 der Parkierungsanlagen ist zu überprüfen. Es sind Leitlinien zum Umgang mit der öffentlichen Parkierung und deren Erreichbarkeit zu erarbeiten.
- 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 der Achsen 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 die Massnahmen für dessen Ausbau sind 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.

4 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 für den MIV-Durchgangsverkehr abschnittsweise unterbrochen werden.
- Es wird davon ausgegangen, dass die BTS und OLS realisiert werden. 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.

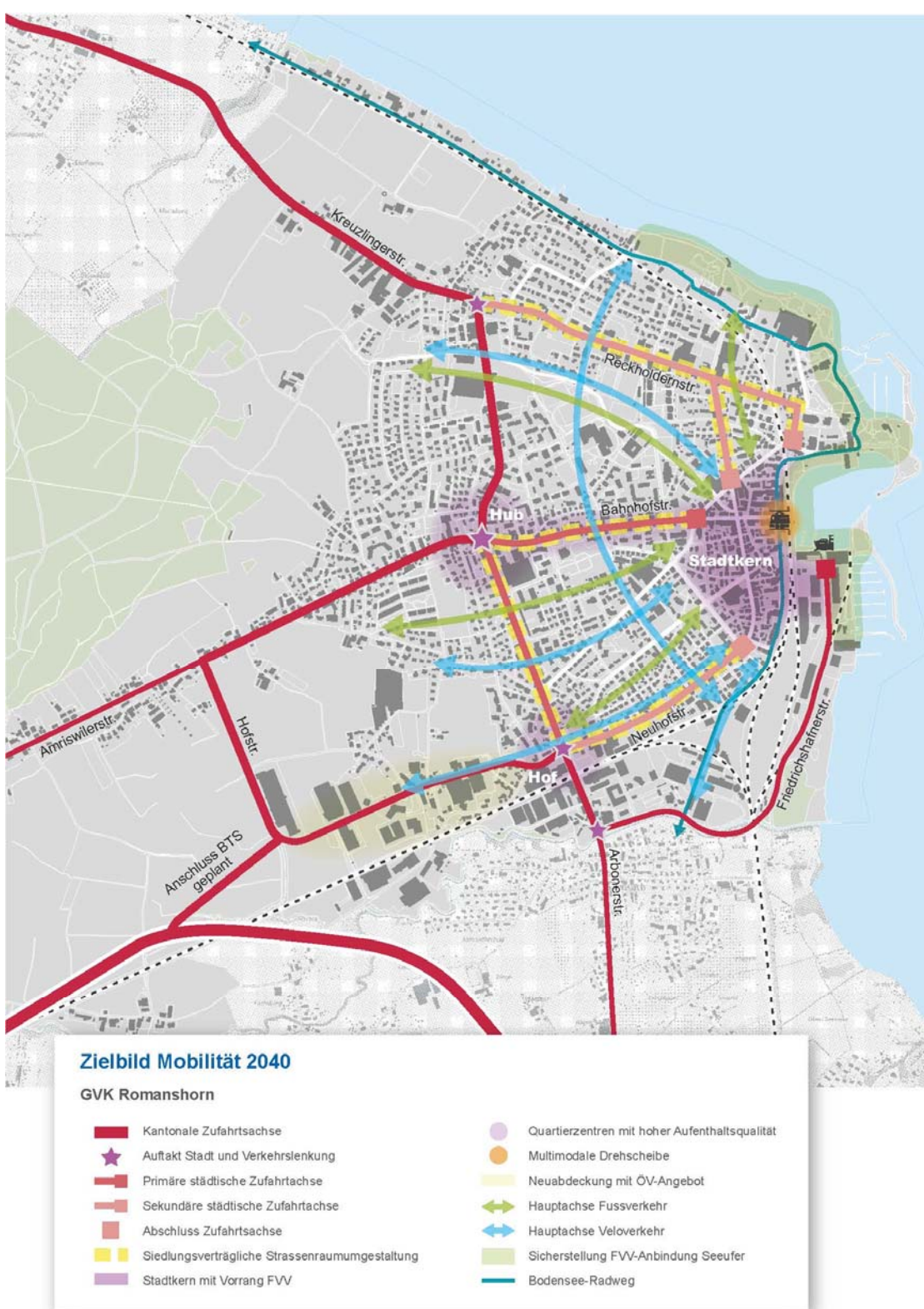


Abbildung 2: Zielbild Gesamtverkehrskonzept Romanshorn 2040

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 3: Referenzbild kommunale Zufahrtsachsen,
Quelle: ewp



Abbildung 4: Referenzbild Veloachse, Quelle: ewp

5 Teilkonzepte und Massnahmen

Basierend auf dem Zielbild und dem Handlungsbedarf werden in den vier Teilkonzepten Gesamtverkehr, MIV, FVV und ÖV Stossrichtungen aufgezeigt sowie Massnahmen ermittelt. Die Teilkonzepte sind aufeinander abgestimmt.

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 und OLS verlagert. Eine bessere Verträglichkeit für den Durchgangsverkehr wird auch vor Realisierung der BTS und 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 Entwicklungsschwerpunkten generierten Mobilitätsbedürfnisse werden durch Mobilitätsmanagement stadt- und umweltverträglich abgewickelt.

Strassenraumgestaltung

Damit die erwünschten 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. Diese Strassenabschnitte sind in der untenstehenden Abbildung ersichtlich. Zudem sind in der Abbildung die aufgrund einer Aufklassierung oder Funktionsänderung auszubauenden Strassen bzw. Strassenabschnitte gekennzeichnet.

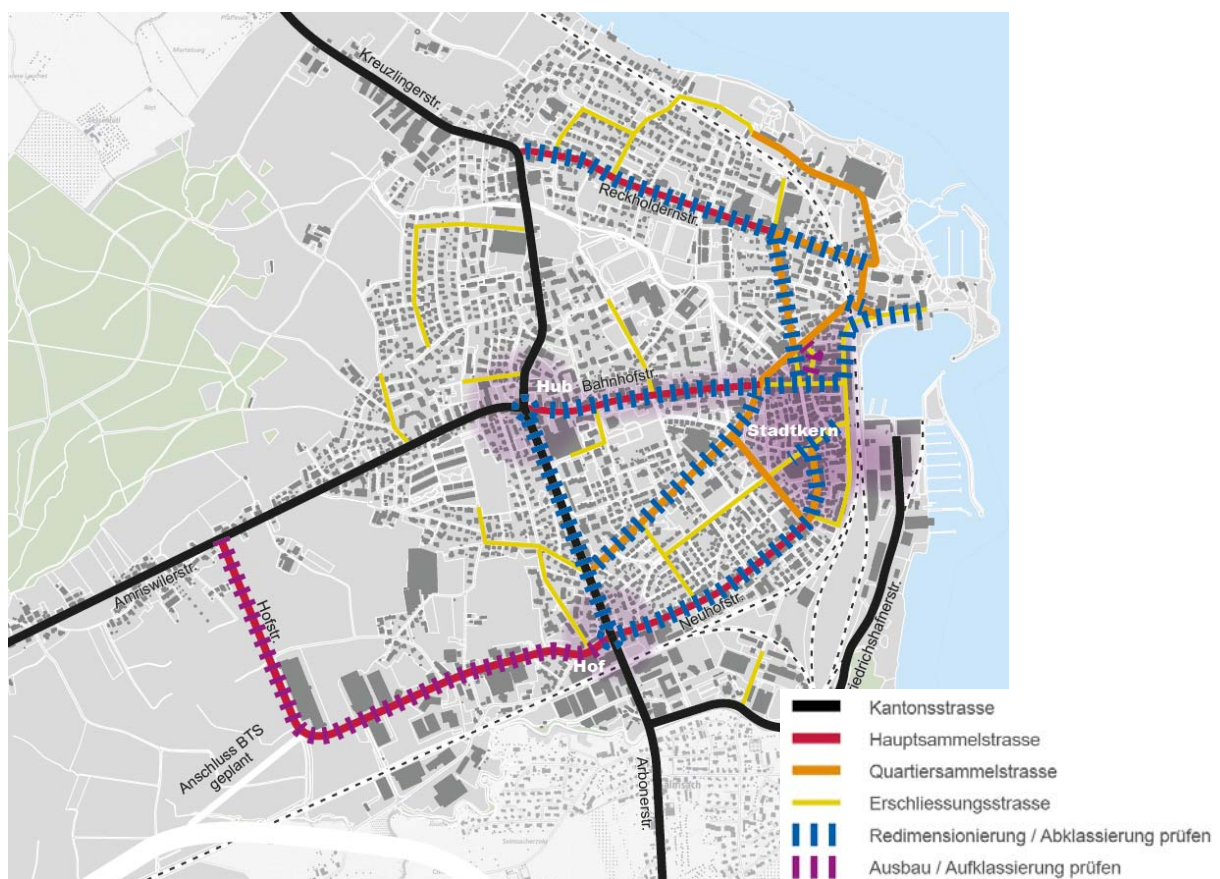


Abbildung 5: Vorschlag Anpassung Dimensionierung Strassen (Hintergrund Klassierung Ist-Situation)

Die Hofstrasse ist in Abstimmung mit der BTS/OLS als Zubringer zum Anschluss auszubauen. 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. Die Stadt Romanshorn setzt sich ebenso beim Kanton dafür ein, dass die Arbonerstrasse spätestens bei Realisierung der BTS/OLS siedlungsverträglicher gestaltet wird.

Übersicht Massnahmen Gesamtverkehr

Im Teilkonzept Gesamtverkehr sind elf Massnahmen vorgesehen. Im Gesamtverkehrskonzept 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 6 verortet.

MN-Nr.	Massnahmentitel
GV-1	Strassenklassierungen festlegen
GV-2	Erschliessungskonzept Bahnhof, Stadtkern und Hafenbecken
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 1: Massnahmenliste Teilkonzept Gesamtverkehr

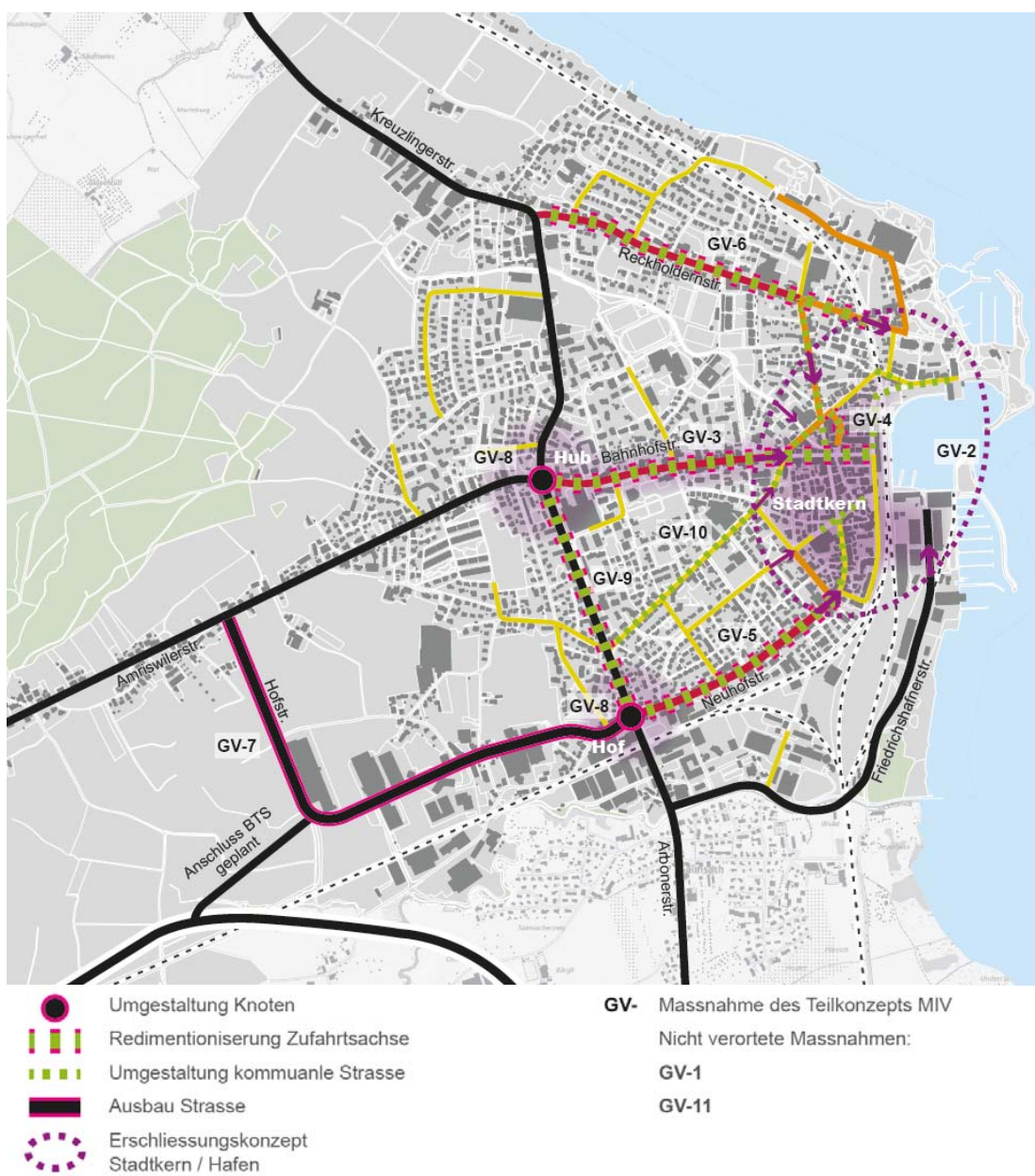


Abbildung 6: Teilkonzeptkarte Gesamtverkehr

Teilkonzept motorisierter Individualverkehr

Das Teilkonzept MIV bezweckt, die Verkehrsabwicklung des motorisierten Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Siedlungsverträglichkeit zu optimieren. Im Fokus stehen 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.

Temporeduzierte Zonen

Romanshorn verfolgt bereits im kommunalen Richtplan 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 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 signalisieren. Damit wird der Nutzen des Niedriggeschwindigkeitsansatzes flächendeckend ausgeweitet.

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. Die Tempo-30-Zonen sind etappenweise zu planen und zu realisieren. Die Gestaltung soll jedoch mit einheitlichen Elementen erfolgen. Auf den grösseren kommunalen Strassen ist die Einführung von Tempo-30 in zwei Etappen vorgesehen. 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-, Neuhof- und Alleestrasse eingeführt werden. Tempo-30 ist auf der Neuhofstrasse vom Stadtkern bis auf Höhe Obere Neustrasse vorgesehen. In diesem Abschnitt bestehen beidseitig Wohnnutzungen und die Akzeptanz des neuen Temporegimes wird deshalb als höher angesehen. Längerfristig könnte Tempo-30 aber auch bis zum Kreisel Hof ausgedehnt werden.

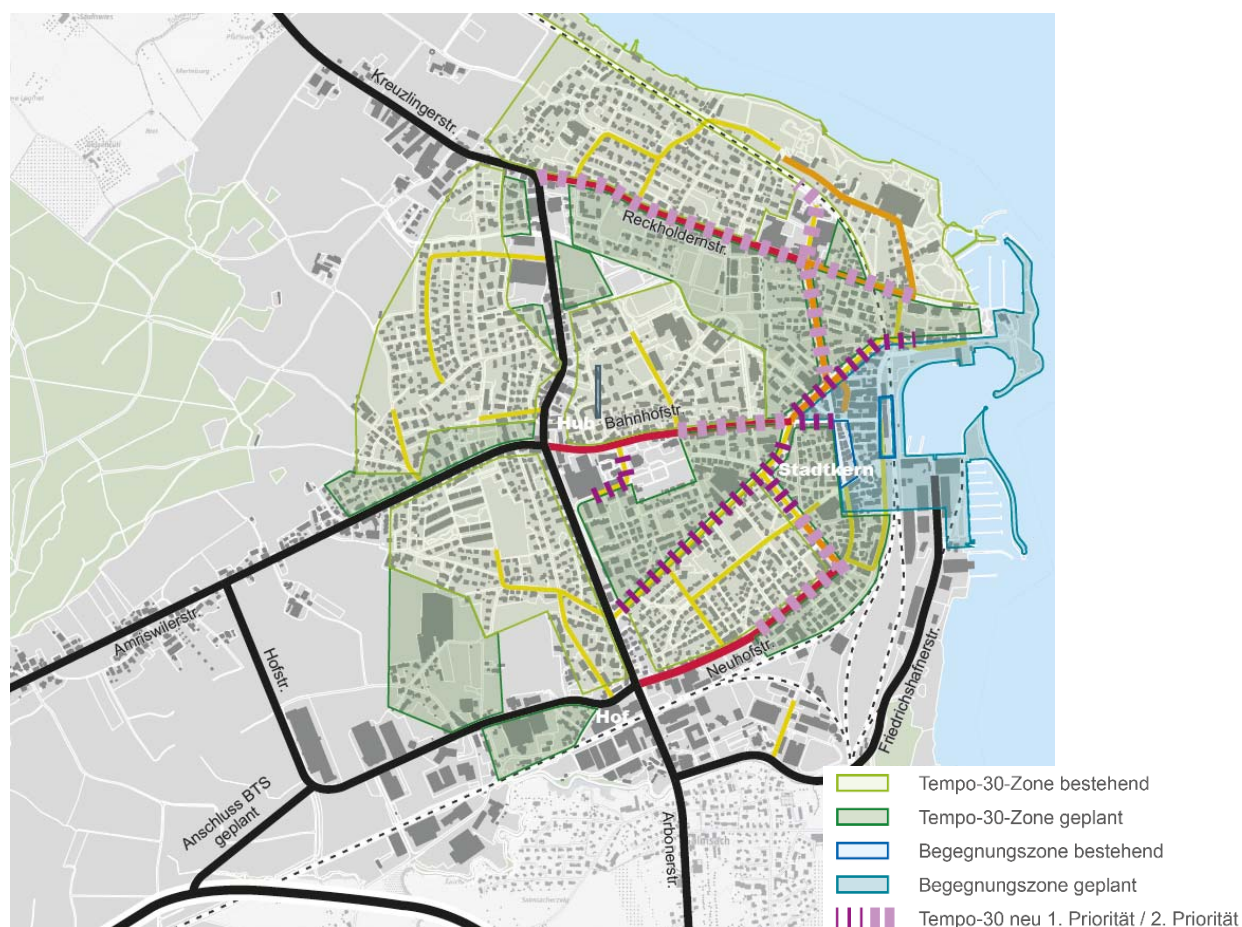


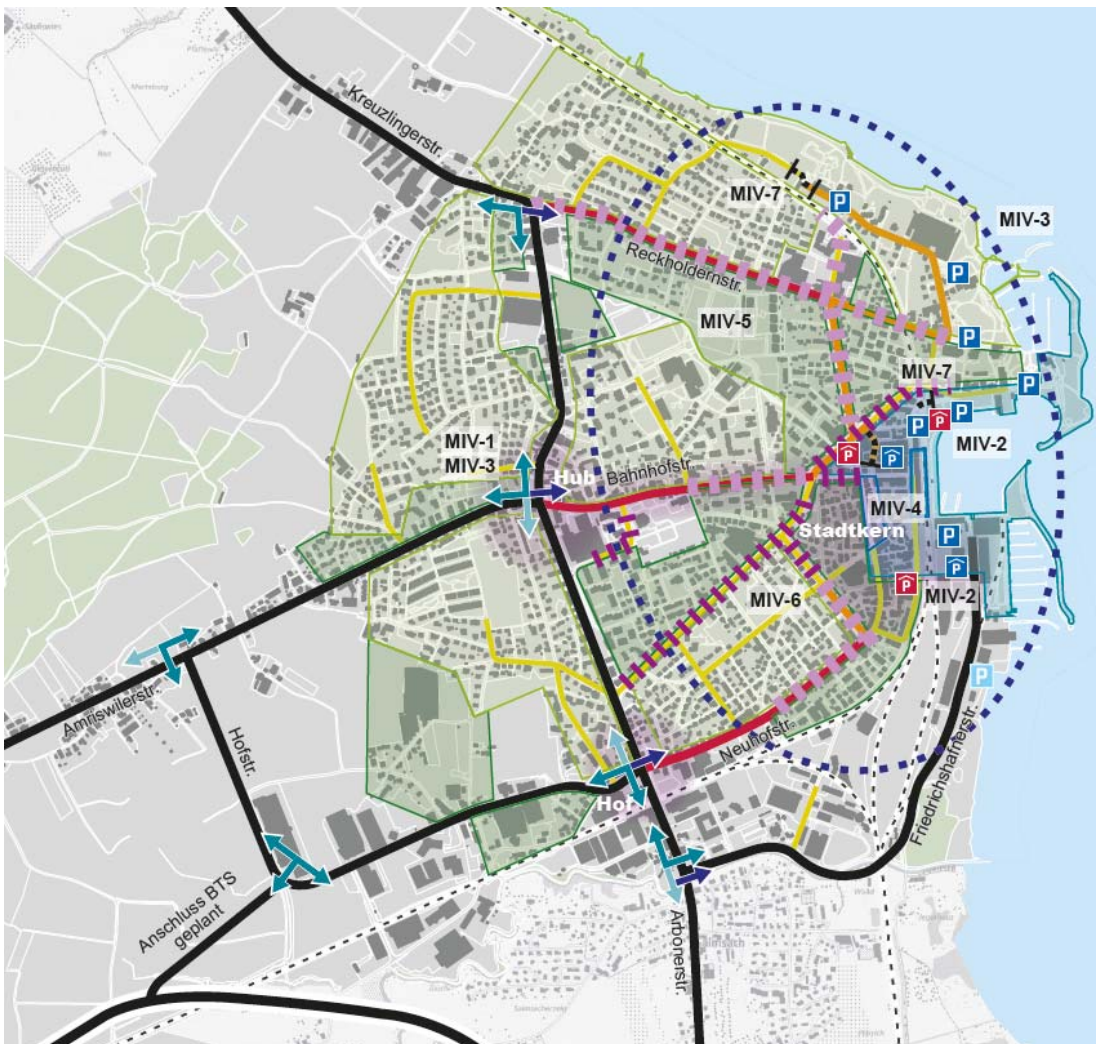
Abbildung 7: Übersichtskarte räumliche Umsetzung Niedriggeschwindigkeitsansatz

Übersicht Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Im Teilkonzept motorisierter Individualverkehr sind acht Massnahmen vorgesehen. Die Massnahmen sind nummeriert (MN-Nr.) und in der Abbildung 8 verortet.

MN-Nr.	Massnahmentitel
MIV-1	Signalisationskonzept für Durchgangsverkehr und zu Zielpunkten
MIV-2	Parkierungskonzept und Überarbeitung Parkierungsreglement
MIV-3	Parkleitsystem Stadtkern / Hafenbecken
MIV-4	Ausdehnung Begegnungszone Stadtkern / Hafenbecken
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 Hafenbecken

Tabelle 2: 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 | MIV- | Massnahme des Teilkonzepts MIV |
| | Optimierung Verkehrsregime | | |

Abbildung 8: Teilkonzeptkarte MIV

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

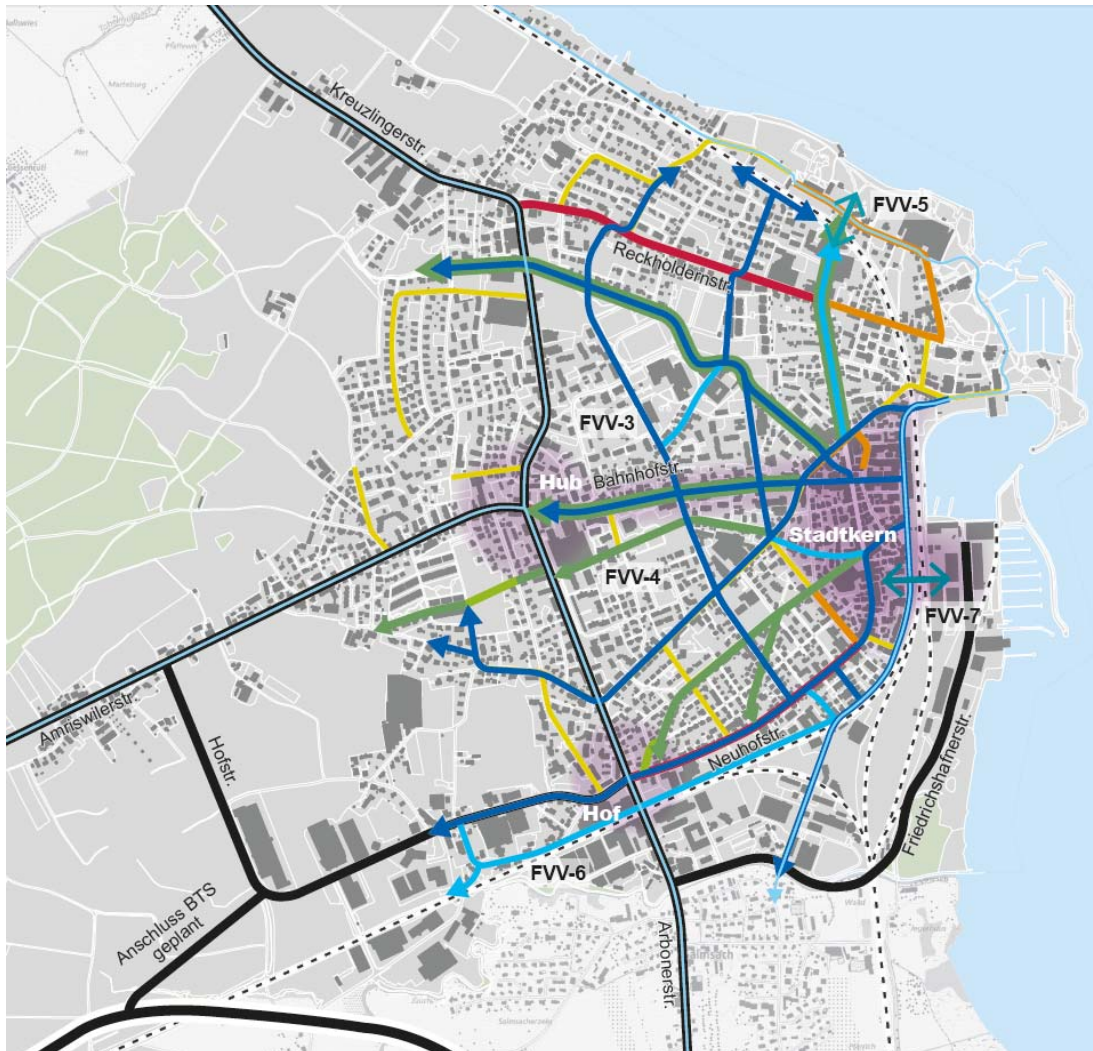
Abbildung 9: Ziele und Stossrichtungen FVV

Übersicht Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Im Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr sind acht Massnahmen vorgesehen. Die Massnahmen sind nummeriert (MN-Nr.) und in der Abbildung 10 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 3: 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 10: Teilkonzeptkarte FVV

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.

Kombinierte Mobilität

Der Bahnhof ist die ÖV-Drehscheibe in Romanshorn. Die Nutzung des ÖV wird meistens mit anderen Verkehrsarten kombiniert. Dies bedingt eine gute Anknüpfung der Zugreisenden an die zu kombinierenden Verkehrsarten:

- Einfacher und schneller Übergang in den Stadtkern und zu den Anschlussverkehrsmitteln
- Optimale Einbindung des Bahnhofs ins Fussverkehrsnetz
- Genügend Veloabstellplätze fördern Veloverkehr als Zubringer
- Funktional und gestalterisch aufeinander abgestimmte Anlagen aller Verkehrsmittel

Die optimale Organisation und Vernetzung einzelner Mobilitätsangebote sowie deren intuitive Nutzung ist sehr wichtig, um die Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Teilweise sind 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.

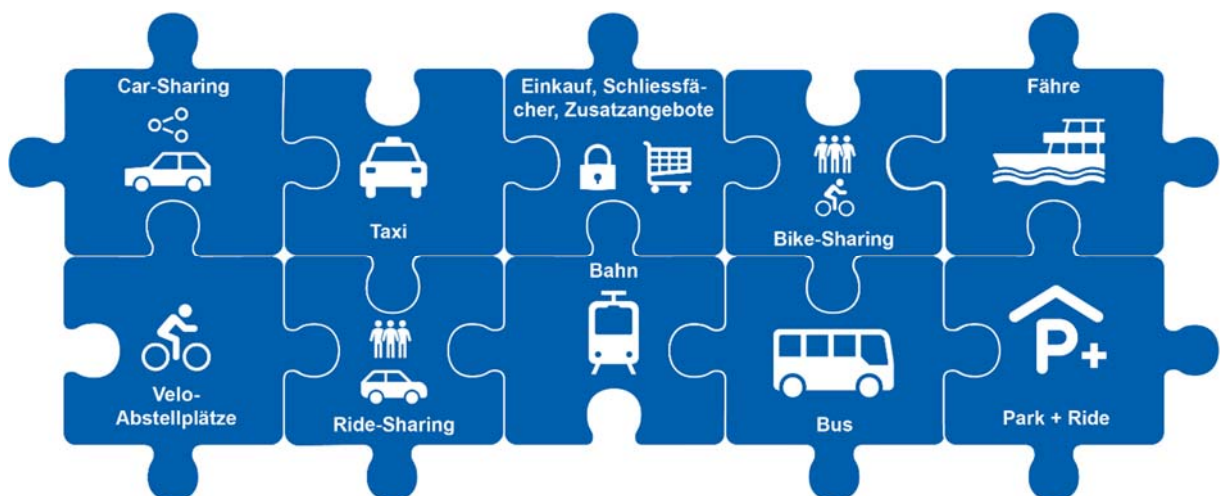


Abbildung 11: Bestandteile eines attraktiven Angebots am Bahnhof Romanshorn

Der Bahnhof ist die Drehscheibe für die kombinierte Mobilität. Es bestehen bereits mehrere Mobilitätsangebote auf engem Raum. Diese sind auszubauen und das Angebot der kombinierten Mobilität zu erweitern. 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 werden kurzfristig 850 bis 950 Stellplätze vorgeschlagen. Das langfristige Zielangebot wird aufgrund der Lage direkt am See (einseitiges Einzugsgebiet) durch die Begleitgruppe als zu hoch angesehen. Die Veloabstellplätze sollen nahe bei den Zugängen zu Perrons und Haltestellen platziert und gut ans kommunale Velonetz angebunden werden. Die Abstellplätze sind gedeckt und beleuchtet sowie mit Abschliessmöglichkeit zu erstellen.
- **Park+Ride:** Sofern genügend Nachfrage für das bestehende Angebot vorhanden ist, können die aktuellen Parkplätze beibehalten werden. Ein Ausbau ist nicht anzustreben, denn so würden andere Anreisemöglichkeiten konkurrenziert. Da die zentral gelegenen Flächen wertvolles Potenzial für die Innenentwicklung bieten, ist eine Verlagerung in unterirdische Parkieranlagen zu prüfen.
- **Bike-Sharing:** Eine Verleihstation am Bahnhof bietet Ankommenden die Möglichkeit, ihr Reiseziel individuell zu erreichen. Das bestehende Angebot ist primär für Touristen interessant. Es ist beizubehalten, ein Ausbau des Angebotes zu prüfen. Längere Leihzeiten sowie ein ganzjähriges Angebot würden den Verleih für weitere Nutzergruppen interessanter machen. Zudem könnte ein speziell auf PendlerInnen ausgerichtetes Angebot eingeführt werden. Bedingung dafür wäre ein Ableger des Verleihsystems auf der Westseite des Bahnhofs mit selbstständiger Ausleihe.
- **Car-Sharing:** Car-Sharing bietet für Reisende ohne Auto die Möglichkeit, für gewisse Fahrten ein Fahrzeug auszuleihen (bspw. Gepäcktransport, grösserer Einkauf oder Ausflugsziel mit schlechter ÖV-Anbindung). Am Bahnhof Romanshorn sind zwei Mobility-Parkplätze vorhanden. Diese liegen etwas abseits, im Zuge einer Umgestaltung des Bahnhofplatzes sollen diese zentraler platziert werden und ggf. die Anzahl ausgebaut 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/abgeholt. Dafür sollen wenige Parkplätze mit limitierter Haltezeit direkt in der Nähe der Bahnhofszugänge eingerichtet werden.

Übersicht Massnahmen öffentlicher Verkehr

Im Teilkonzept öffentlicher Verkehr sind vier Massnahmen vorgesehen. Die Massnahmen sind nummeriert (MN-Nr.) und in der Abbildung 12 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 Holzenstein-Seebad
ÖV-5	Haltestellenanordnung und -ausstattung verbessern

Tabelle 4: Massnahmenliste Teilkonzept ÖV

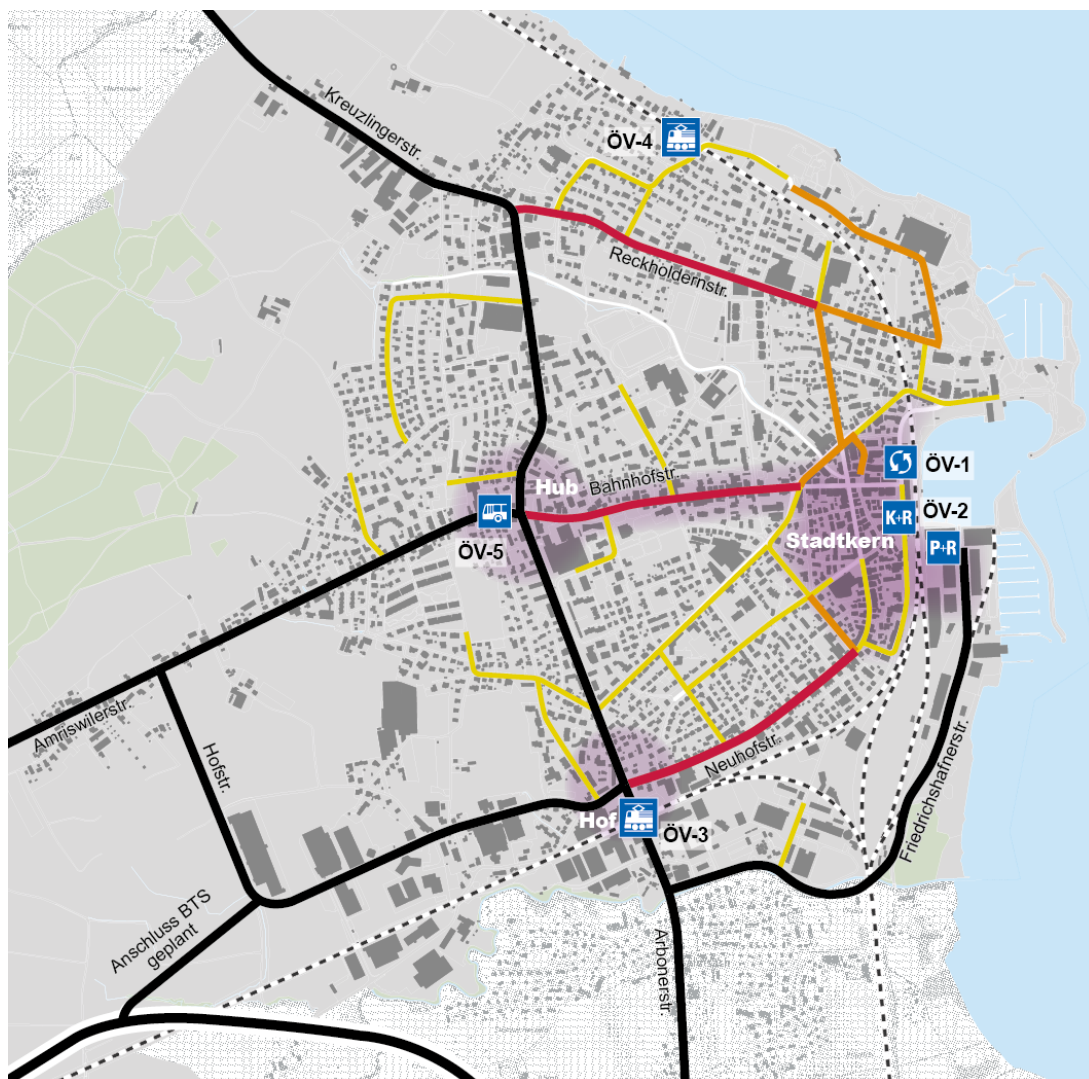


Abbildung 12: Teilkonzeptkarte ÖV