

---

Planungsbericht

---

1. Juli 2022

---

Vorprüfung

# Gestaltungsplan Hafenpromenade

# Impressum

---

**Strittmatter Partner AG**

Vadianstrasse 37  
9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43

[info@strittmatter-partner.ch](mailto:info@strittmatter-partner.ch)  
[www.strittmatter-partner.ch](http://www.strittmatter-partner.ch)

Projektleitung

**Benjamin Müller**

BSc FH Raumplanung  
Raumplaner FSU

Fachplanung

**Andrin Csiba**

MSc ETH Raumentwicklung & Infrastruktursysteme

442/546/300/350/03/PB\_GP\_Hafenpromenade\_220708.docx

# Inhaltsverzeichnis

---

Stadt Romanshorn

---

Gestaltungsplan Hafenpromenade

---

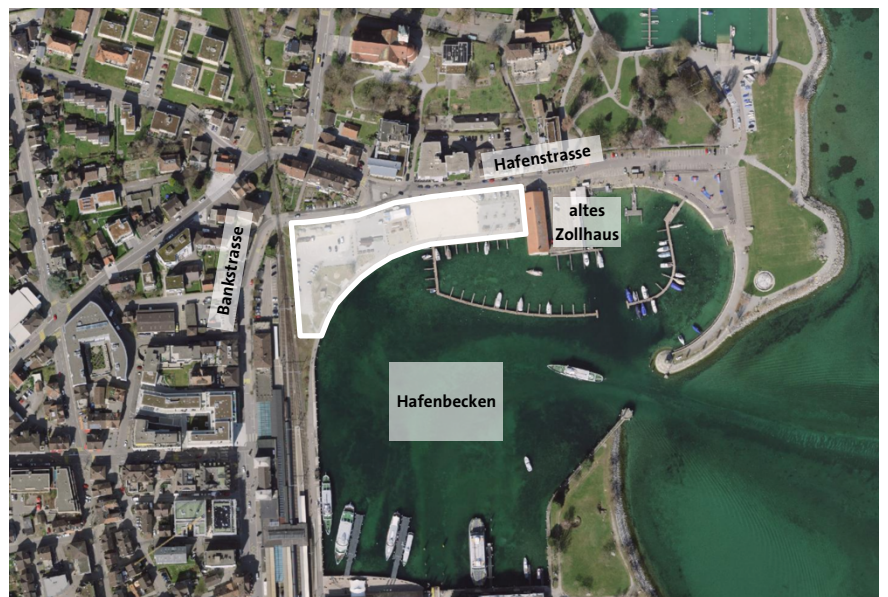
Planungsbericht

---

<b>Impressum</b>	<b>2</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1 Sachverhalt	4
1.2 Vorgehen	5
1.3 Projektorganisation	6
<b>2 Analyse</b>	<b>7</b>
2.1 Übergeordnete Grundlagen	7
2.2 Kommunale Grundlagen	8
2.3 Weitere Grundlagen	15
2.4 Richtprojekte	19
<b>3 Erläuterungen</b>	<b>27</b>
3.1 Allgemeines	27
3.2 Erschliessung	27
3.3 Bebauung	29
3.4 Umgebung	30
3.5 Umwelt	31
<b>4 Nachweise</b>	<b>32</b>
4.1 Allgemeines	32
4.2 Siedlung	32
4.3 Natur und Landschaft	33
4.4 Siedlung und Verkehr	34
4.5 Wasser und Boden	36
<b>5 Verfahren</b>	<b>38</b>
5.1 Bearbeitungsphase	38
5.2 Mitwirkung und Information	38
5.3 Vorprüfung	38
5.4 Rechtsverfahren	38
<b>Anhang</b>	<b>40</b>
<b>Beilage</b>	<b>42</b>



Abb. 2 Orthophoto mit Planungsgebiet (weiss)  
(ohne Massstab), ThurGIS, Januar 2022



### 1.1.3 Planungsziele

Durch den Gestaltungsplan soll eine Aufwertung und hochwertige Gestaltung der Uferpromenade sowie ein Hafenhôtel und ein Infrastrukturgebäude realisiert werden können. Neben der Setzung der Bauten und Aussenraumanlagen sollen auch die ortsbaulichen und architektonischen Qualitäten rechtlich gesichert werden. Die Bebauung soll einen eigenständigen Charakter besitzen und sich gut ins Umfeld des Hafenbeckens eingliedern. Die inhaltliche Basis bildet das Ergebnis des Studienauftrags und die nachfolgend erfolgte Überarbeitung. Der Gestaltungsplan soll eine gute, auf die bauliche und landschaftliche Umgebung abgestimmte Bebauung und Aussenraumgestaltung sowie deren Erschliessung sichern.

---

## 1.2 Vorgehen

Die Ausgangslage für die Entwicklung des nördlichen Bereichs des Hafenbeckens war ein Studienauftrag, in welchem drei Projektteams Vorschläge zur zukünftigen Gestaltung und Nutzung des Areals entwickelten. Das Verfahren wurde mit dem Schlussbericht vom 18. Juli 2021 und der damit verbundenen öffentlichen Ausstellung abgeschlossen. Der Schlussbericht ist in der Beilage B1 ersichtlich.

Das Siegerprojekt von Mettler Landschaftsarchitektur AG und Tom Munz Architekt GmbH wurde in der Folge weiterentwickelt und ein Richtprojekt

erstellt. Das Richtprojekt des Hafenhotels wurde von Susanne Fritz Architekten GmbH zusammen mit dem Beurteilungsgremium weiterentwickelt. Die drei Richtprojekte bilden die Grundlage für den vorliegenden Gestaltungsplan.

---

### 1.3 Projektorganisation

Das Projektteam besteht aus den beiden Grundeigentümerinnen sowie den Fachplanern. Der gesamte Prozess wird durch eine externe Projektleitungsunterstützung koordiniert.

#### Grundeigentümer

- Stadt Romanshorn (Parzelle Nr. 2879)
- Schweizerische Bodensee Schifffahrtsgesellschaft SBS (Parzelle Nr. 3405)
- Peter Philipp Fratton (Parzelle Nr. 3155)

#### Bauherrenunterstützung

- blumergaignat AG

#### Fachplaner

- |                                     |                                   |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| – Richtprojekt Hotel                | Susanne Fritz Architekten GmbH    |
| – Richtprojekt Infrastrukturgebäude | Tom Munz Architekt GmbH           |
| – Richtprojekt Umgebung             | Mettler Landschaftsarchitektur AG |
| – Raumplanung                       | Strittmatter Partner AG           |

# 2 Analyse

## 2.1 Übergeordnete Grundlagen

Die Planungsgrundlagen von Bund, Kanton und Region sind in den kommunalen Planungsinstrumenten grundsätzlich umgesetzt worden. Im Folgenden werden die speziell zu beachtenden übergeordneten Grundlagen erläutert.

### 2.1.1 Kantonales Planungs- und Baugesetz











Am 1. Januar 2013 sind im Kanton Thurgau das neue Planungs- und Baugesetz (PBG) sowie die zugehörige Planungs- und Bauverordnung (PBV) des Regierungsrates zum Planungs- und Baugesetz und zur Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) in Kraft getreten. Neue Sondernutzungspläne unterstehen dem neuen Recht.

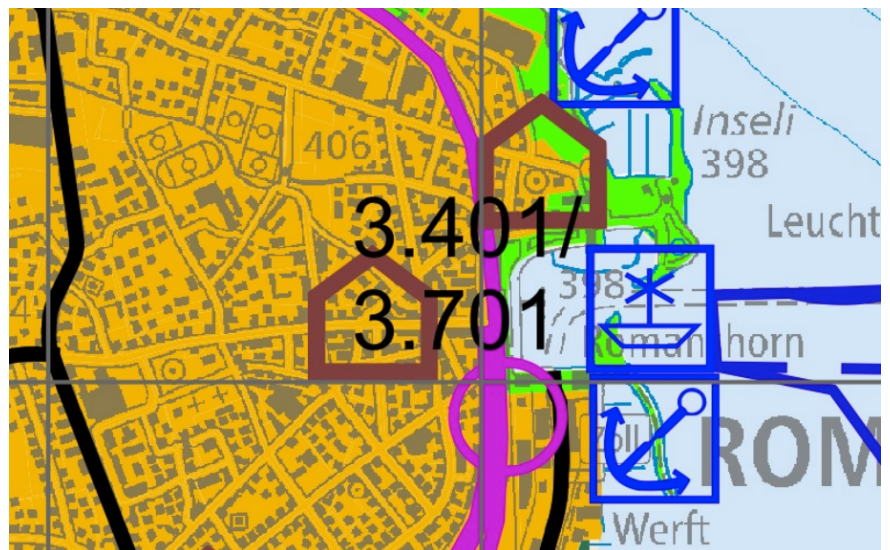
Mit dem Beitritt des Kantons zur IVHB änderte sich die Dichteberechnung, die Messweise sowie die Begriffe der Gebäude- und Firsthöhe. Bis die Gemeinden ihre Rahmennutzungsplanungen (Zonenplan und Baureglement) angepasst haben, gelten in Bezug auf Nutzungsziffern und Höhenmasse die Umrechnungswerte nach § 57 der Planungs- und Bauverordnung.

### 2.1.2 Kantonale Richtplanung

Im kantonalen Richtplan wird das gesamte Planungsgebiet als Siedlungsgebiet mit Freihaltezonen und Intensiverholungsgebiete bezeichnet. Weiter hält der kantonale Richtplan keine für die vorliegende Planung relevanten Inhalte fest.

Abb. 3 Ausschnitt kantonalen Richtplan (ohne Massstab)  
ThurGIS, Januar 2022

-  Siedlungsgebiet: Bauzonen und künftige Baugebiete
-  Siedlungsgebiet: Freihaltezonen und Intensiverholungsgebiete
-  Ortsbildschutzgebiete (besonders wertvoll)
-  Gewässer
-  Übergeordnete Hauptverkehrsstrassen
-  Bahnlinien
-  Bahnhofgebiete
-  Personenschiffahrt
-  Schiffsanlegestellen
-  Bootsstationierungen



### 2.1.3 Inventar schützenswerter Ortsbilder Schweiz

Das Planungsgebiet befindet sich im Einzugsgebiet des ISOS Romanshorn von nationaler Bedeutung. Es liegt in der Umgebungszone Nr. IV «Ausgedehntes Bahngelände mit Bahnstation, Umladestelle von Bahn- zu Schifftransport» und wird mit dem Erhaltungsziel a bezeichnet.

Nach den entsprechenden Empfehlungen dürfen die charakteristischen Elemente der Hafen- und Bahnanlage keinesfalls verändert oder sogar abgebrochen werden, störende Neubauten sind zu vermeiden.

Abb. 4 Ausschnitt ISOS Romanshorn  
(ohne Massstab), Januar 2007



## 2.2 Kommunale Grundlagen








### 2.2.1 Kommunale Richtplanung

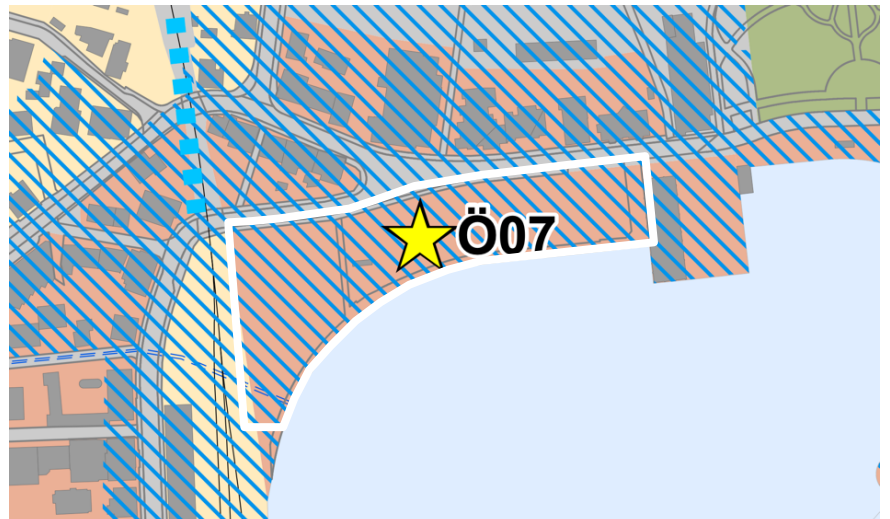
Der kommunale Richtplan der Stadt Romanshorn wurde revidiert und an die neuen übergeordneten Rahmenbedingungen angepasst. Der revidierte kommunale Richtplan wurde am 23. April 2019 und am 29. Juni 2021 vom Stadtrat beschlossen. Die Richtplanung ist zurzeit beim DBU in Genehmigung.

Im kommunalen Richtplan ist das Planungsgebiet als Entwicklungsschwerpunkt ESP 2 «Hafenbecken» bezeichnet. Die Bauten für öffentliche und touristische Nutzungen an der Hafenpromenade sollen sorgsam ins Stadtbild eingepasst werden und eine vielfältige Nutzung bieten.

Weiter ist die Promenade rund um das Hafenbecken im Richtplan unter Ö07 «Promenade Hafenbecken» bezeichnet. Es sieht die Realisierung einer Promenade zum Flanieren und Verweilen mit publikumsorientierten Angeboten vor. Die Parkierungsstrategie richtet sich nach der Bezeichnung V15 des kommunalen Richtplans sowie des ESP 2 «Hafenbecken». Mittelfristig ist eine Konzentration der Parkierung in einer zentralen Parkierungsanlage vorgesehen.

Abb. 5 Ausschnitt kommunaler Richtplan mit Planungsgebiet (weiss) (ohne Massstab), Stand: Erlass Stadtrat vom 23. April 2019 und 29. Juni 2021

-  Kerngebiet
-  Wohn- und Mischgebiet
-  Gebiet für öffentliche Nutzung
-  Freihaltegebiet
-  Gewässer
-  Ortsbildschutz
-  Kommunalen Fussweg















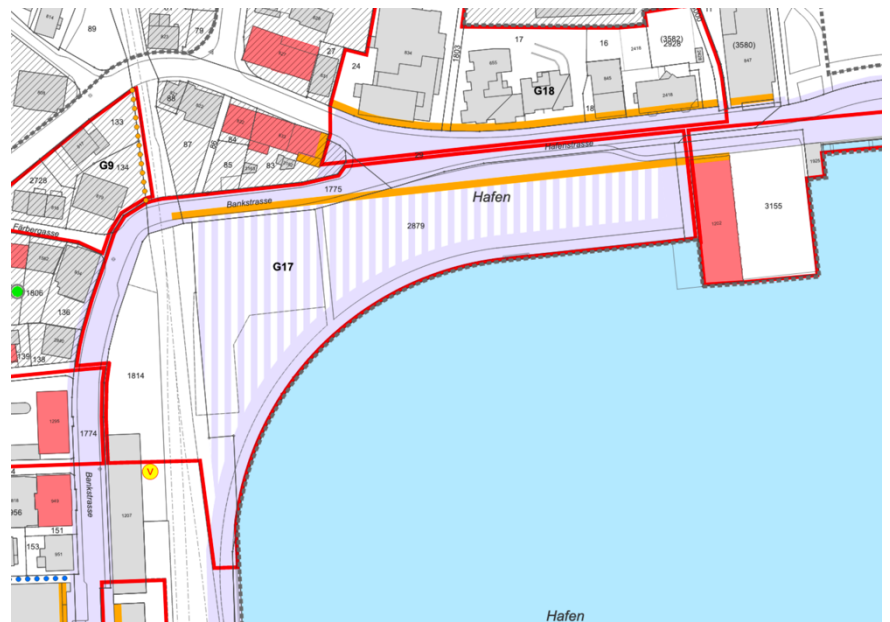
### 2.2.2 Gestaltungsrichtplan Innenstadt

Dieses Planungsinstrument steht in engem Bezug zum kommunalen Richtplan. Es umfasst die Kernzone, die Hafenzzone sowie Gebiete der Touristik- und Freizeitzone. In diesen sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebieten ist die bauliche und gestalterische Entwicklung auf die spezifischen örtlichen Gegebenheiten auszurichten.

Die Bankstrasse und Hafenstrasse bilden eine wichtige Verbindungsachse zum Stadtkern. Sie sind als attraktiver Hafenboulevard mit städtebaulichen Akzenten von hoher Qualität zu entwickeln. Die Attraktivität der Strassenräume ist ebenfalls durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen zu fördern. Das Hafenbecken ist mit einer neuen Wasserfront und Promenade zu definieren und als öffentlicher Raum auszugestalten.

Abb. 6 Ausschnitt Gestaltungsrichtplan Innenstadt (ohne Massstab), Stand: Genehmigung vom 19. Mai 2020

-  Geltungsbereich
-  Perimeter für Gebietsfestlegungen gemäss Richtplandtext
-  Öffentlicher Raum
-  Öffentlicher Bereich
-  Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung
-  Gebäude bestehend
-  Gewässer
-  Kulturobjekt
-  Ortsbildschutzzone
-  Veloabstellanlage
-  Fusswegverbindung
-  Fusswegverbindung gemäss kommunalem Richtplan

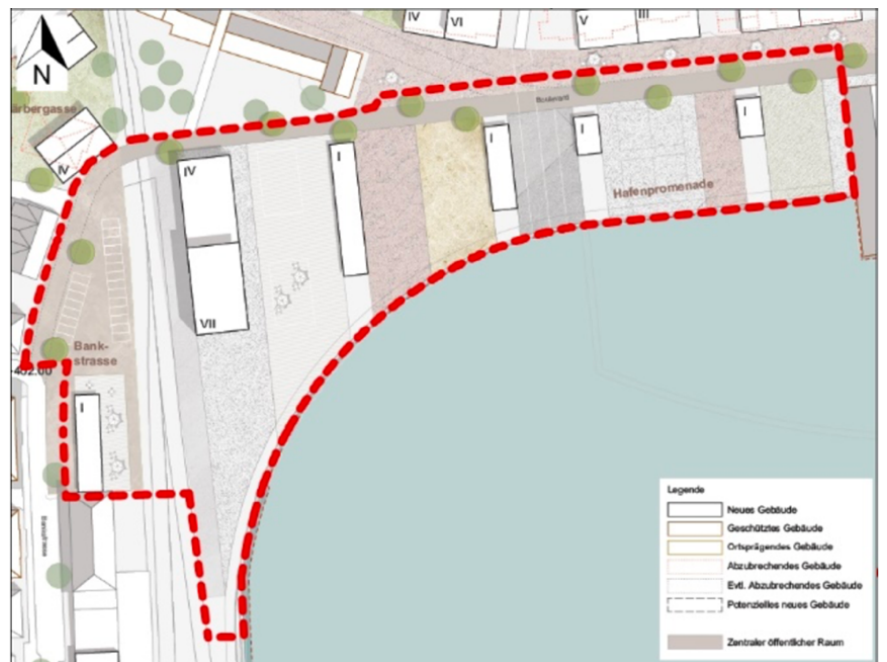


Der Planungsperimeter gehört zum Gebiet Nr. 17 des Gestaltungsrichtplans: Hafnenpromenade. Es wird eine hohe architektonische und freiräumliche Qualität erwartet. Die Verbindung von Hafnenboulevard und Hafnenbecken mit öffentlichen Räumen ist sicherzustellen. Für die Materialisierung der Beläge und bei der Möblierung des öffentlichen Raums sind einheitliche Gestaltungsgrundsätze bis zu den Gebäudefassaden anzustreben.

Die Bebauung der Hafnenpromenade soll die gleiche Ausrichtung der Bauten (Firnstrichtung) wie das «Alte Zollhaus» aufweisen, um die Sichtachsen vom Schlossberg zum Hafnenbecken zu erhalten (vgl. Kapitel 4.2). Zwischen dem Hauptgebäude im Westen des Perimeters und dem «Alten Zollhaus» sind eingeschossige Gebäude vorgesehen. Damit soll die Promenade entlang dem Hafnenbecken ein attraktiv gestalteter Bereich des Boulevards der unteren Hafnenstrasse werden.

Für die Fahrzeuge ist eine unterirdische Parkierungsanlage für die Hotelabstellplätze und die öffentliche Parkierung zu entwickeln. Diese ist mit einem Personenzugang (Treppe/Lift) ab der Hafnenpromenade zu versehen.

Abb. 7 Ausschnitt Städtebauliche Konzeption  
Hafenbecken Nord (ohne Massstab),  
Stand: Genehmigung vom 19. Mai 2020



### 2.2.3 Richtplan Hafnenareal

Mit einer Teilaufhebung soll der «Richtplan Hafnenareal» vom 01. April 2003 im Nordbereich aufgehoben werden. Bereits heute bestehen über das Gebiet inhaltliche und rechtliche Widersprüche, da der Richtplan Hafnenareal noch Gültigkeit hat, der «Gestaltungsrichtplan Innenstadt» aber zum Teil entgegenstehende Festlegungen enthält. Diese Kontroverse hat sich bei der Vorbereitung des Programms für den «Studienauftrag Hafnenpromenade» im Februar 2021 deutlich gezeigt. Aus diesem Grund hat die Stadt Romanshorn die Teilaufhebung veranlasst, welche zu einer grösseren Rechtssicherheit für Behörden, Grundeigentümer und Investoren führt. Der «Gestaltungsrichtplan Innenstadt» soll den bestehenden Richtplan Hafnenareal im Nordbereich ersetzen.

Die «Teilaufhebung Richtplan Hafnenareal Nordbereich» wurde am 30. November 2021 vom Stadtrat verabschiedet. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte vom 10. Dezember 2021 bis zum 05. Januar 2022.

### 2.2.4 Rahmennutzungsplanung

Die Rahmennutzungsplanung vom 2. Juli 2020 (ausserordentliche Gemeindeversammlung) ist der massgebende heutige Stand und derzeit beim DBU in Genehmigung.

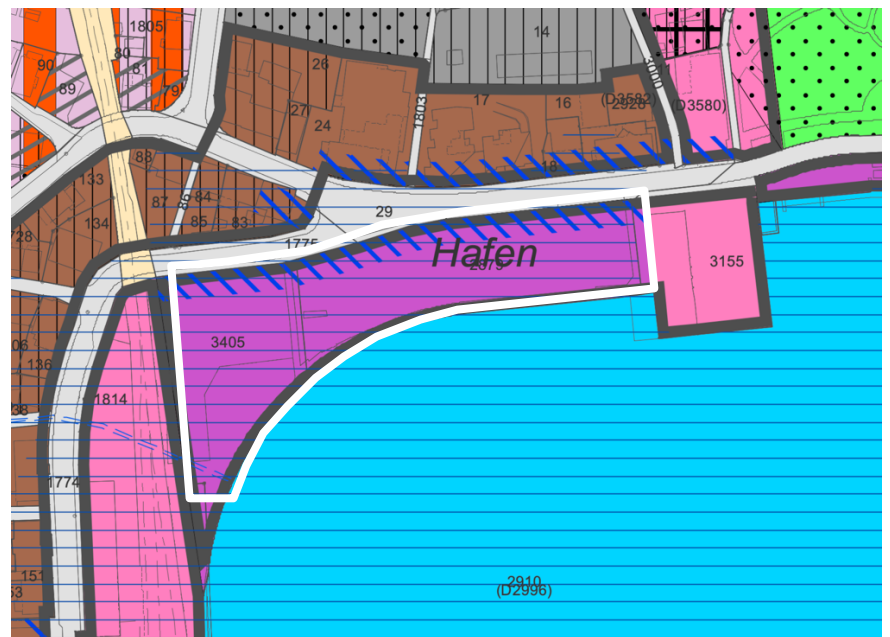
### Zonenplan

Der Zonenplan vom 2. Juli 2020 weist das Planungsgebiet der Hafenzone H zu. Östlich und westlich des Arels befindet sich eine Touristik- und Freizeitzone TF und nördlich, auf der gegenüberliegenden Strassenseite, befindet sich eine Kernzone K.

Das Planungsgebiet wird von der Gefahrenzone (vgl. Kapitel 2.3.1 ) überlagert und entlang der nördlichen Verkehrsfläche sieht der Zonenplan publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vor.

Abb. 8 Ausschnitt Zonenplan mit Planungsgebiet (weiss) (ohne Massstab), Stand: ausserordentliche Gemeindeversammlung vom 2. Juli 2020

-  Kernzone
-  Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
-  Freihaltezone
-  Touristik- und Freizeitzone
-  Hafenzone
-  Wohn- und Arbeitszone dreigeschossiger Erscheinung
-  Verkehrsflächen innerhalb der Bauzone
-  Ortsbildschutzzone
-  Baumschutzzone
-  Zone archäologischer Funde
-  Gefahrenzone
-  Zone mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung
-  Zone mit Gestaltungsplanpflicht
-  Besondere Anforderungen Erdgeschosse



### Baureglement

Das Baureglement vom 2. Juli 2020 hält unter Art. 5 Masstabelle folgende Regelbaumasse für die Hafenzone H fest.

Tab. 1 Masstabelle der Zone, 2. Juli 2020

	H
<b>min. Grenzabstand klein   gross</b>	3.00 m   –
<b>max. Gebäudelänge</b>	–
<b>max. Fassadenhöhe</b>	13.00 m
<b>max. Gesamthöhe</b>	–
<b>min. Grünflächenziffer</b>	–
<b>min. Erdgeschosshöhe</b>	3.50 m
<b>Empfindlichkeitsstufe</b>	III

#### *Brandschutz*

Das Baureglement definiert keinen Gebäudeabstand. Demnach sind gemäss § 30 PBV die Brandschutzrichtlinien der Vereinigung kantonaler Feuerversicherer (VKF) einzuhalten.

#### *Strassen- und Gebäudeabstände*

Das Gebiet grenzt an die Bankstrasse und an die Hafenstrasse. Diese sind als Gemeindestrassen klassiert. Die Abstände richten sich nach dem Gesetz über Strassen und Wege (StrWG). Der Grenzabstand bei der Erstellung oder Erweiterung von Gebäuden oder Gebäudeteilen gegenüber Gemeindestrassen und -wegen beträgt 3.00 m.

#### *Art. 25 Gefahrenzone*

Gefahrenzonen sind überlagernde Zonen und umfassen Gebiete, in welchen Menschen, Tiere und Sachwerte durch Naturereignisse bedroht sind. Gefahrenzonen enthalten Nutzungseinschränkungen oder Massnahmen zur Gefahrenprävention. Eine Baubewilligung wird nur erteilt, wenn mit Massnahmen zum Objektschutz gemäss Leitfaden des Kantons Thurgau (Objektschutznachweis gravitative Naturgefahren Kanton Thurgau) sichergestellt ist, dass Menschen, Tiere und Sachwerte nicht gefährdet sind. Allfällige Massnahmen sind nach Gefahrenart und Intensität zu richten. Die Bewilligungsbehörde stellt eine Ausfertigung der Baubewilligung der Gebäudeversicherung Thurgau zu.

#### *Art. 26 Zone mit Gestaltungsplanpflicht*




Zonen mit Gestaltungsplanpflicht nach § 20 PBV erfassen Gebiete, die insbesondere der Einpassung von Bauten und Anlagen ins Orts- und Landschaftsbild sowie der differenzierten baulichen Verdichtung oder der Regelung von Schutzmassnahmen für Gebiete in den Gefahrenzonen dienen.

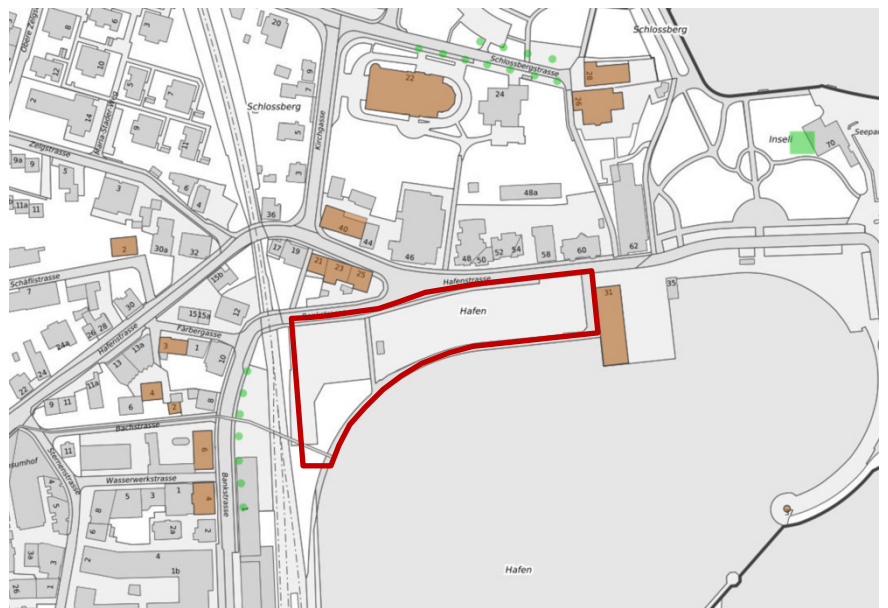
Bauten und Anlagen dürfen unter Vorbehalt von § 20 Abs. 3 PBV nur erstellt, umgebaut oder erneuert werden, wenn ein Gestaltungsplan vorliegt. Einzelne Baubewilligungen für Umbauten oder Erneuerungen dürfen erteilt werden, wenn sie den Gestaltungsplan nicht präjudizieren.

### **2.2.5 Schutzplan**

Auf dem Areal befinden sich gemäss Schutzplan (Stand Genehmigung 07. August 2001) der Kultur- und Naturobjekte keine inventarisierten Objekte. Das «alte Zollhaus», die Kirche St. Johannes und einzelne Gebäude rund um das Planungsgebiet sind aber als geschützte Kulturobjekte eingetragen. Bei der weiteren Planung ist auf diese Schutzobjekte Rücksicht zu nehmen.

Abb. 9 Ausschnitt Schutzplan mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab)  
 ThurGIS, Januar 2022

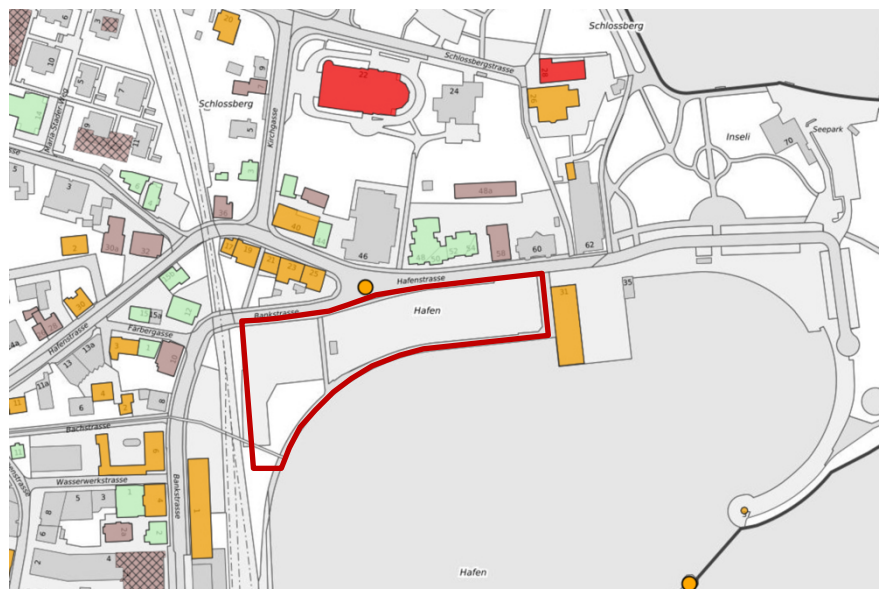
-  Kulturobjekt
-  Naturobjekt
-  Naturobjekt



Im kantonalen Hinweisinventar für Bauten sind noch zusätzliche umliegende Bauten als wertvoll oder bemerkenswert aufgeführt. Für diese Gebäude lautet das Erhaltungsziel, wesentliche Elemente mit geschichtlichem Zeugniswert zu erhalten beziehungsweise ortsbaulich wichtige Merkmale nach Möglichkeit zu erhalten.

Abb. 10 Ausschnitt Hinweisinventar Bauten mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab),  
 ThurGIS, Januar 2022

-  besonders wertvoll
-  wertvoll
-  bemerkenswert
-  aufgenommen
-  bemerkenswert (abgebrochen)



## 2.3 Weitere Grundlagen

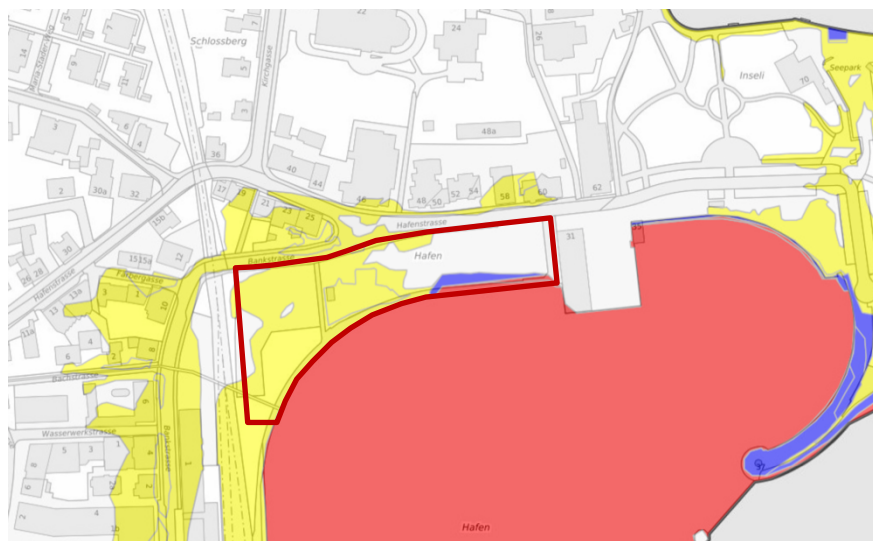
### 2.3.1 Naturgefahren

Für das Planungsgebiet besteht auf der westlichen Hälfte eine geringe Gefährdung durch Überschwemmungen. Entlang der Promenade besteht zum Teil eine mittlere bis erhebliche Gefährdung.

Objektschutzmassnahmen betreffend Wassergefährdung sind im Bereich der geringen und mittleren Gefährdung zwingend zu realisieren. Im Bereich der erheblichen Gefährdung dürfen grundsätzlich keine Bauten und Anlagen, die dem Aufenthalt von Mensch und Tier dienen, errichtet oder erweitert werden.

Abb. 11 Ausschnitt Gefährdung synoptische Darstellung mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab), ThurGis, Januar 2022

-  keine
-  Restgefahr
-  gering
-  mittel
-  erheblich



### 2.3.2 Grundwasser

Das Planungsgebiet liegt vollständig im Gewässerschutzbereich A<sub>0</sub> und befindet sich damit gemäss der Gewässerschutzverordnung in einem besonders gefährdeten Gebiet. Im Baubewilligungsverfahren ist ein Bauvorhaben in der Regel durch die entsprechende kantonale Behörde zu prüfen und zu bewilligen. Das Merkblatt «Bauvorhaben im Grundwassergebiet» muss beachtet werden.

### 2.3.3 Gewässerraum

#### Bodensee

Nach Art. 41b Abs. 1 GSchV muss die Breite des Gewässerraums ab der Hafenummauer 15.00 m betragen. Im speziellen Fällen (z.B. dicht bebautes Gebiet)

kann der Gewässerraum reduziert werden. Gemäss Art. 41c GSchV dürfen im Gewässerraum nur standortgebundene und im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erstellt werden. Dies gilt sowohl für oberirdische als auch für unterirdische Anlagen.

#### **Dorfbach**

Im Süden des Planungsgebietes fliesst der eingedolte Dorfbach in das Hafenbecken. Aufgrund seiner Lage im Stadtzentrum und unter der Bahnlinie der SBB kann dieser nicht offengelegt werden. Somit kann auf eine Gewässerraumfestlegung verzichtet werden. Für Bauten gilt gemäss § 76 PBG ein Abstand von 15.00 m gegenüber dem Dorfbach.

### **2.3.4 Bahnlinie SBB und nichtionisierende Strahlung**

#### **Gebäudeabstand gegenüber Bahnlinie SBB**

Das Planungsgebiet grenzt an eine SBB Bahnlinie und einen Schaltposten. In Rücksprache mit der SBB ist für den ein Gebäudeabstand von 9.00 m zu berücksichtigen. Die Grobbeurteilung der SBB berechnet die 1 Mikrottesla-Linie, was den Kontrollabstand zur Einhaltung des Anlagengrenzwertes der magnetischen Flussdichte über 24 Stunden darstellt. Basierend auf den Strommittelwerten der vergangenen Jahre und der heutigen Leiteranordnung wird die magnetische Flussdichte von 1 Microtesla ab einem Abstand von rund 9.00 m in östlicher Richtung vom Schaltposten unterschritten.

Die Fahrleitung der SBB nimmt für die Behandlung der nichtionisierenden Strahlung im Vergleich zum Schaltposten eine untergeordnete Rolle ein.

#### **Interessenlinie SBB**



Entlang der Bahnlinie bestehen keine SBB Interessenlinien nach Eisenbahnrecht.

### **2.3.5 Störfall**

Die Eisenbahnstrecke Hafen Romanshorn ist in der Übersichtskarte des kantonalen Richtplans als störfallrelevant eingetragen (Festsetzung 4.5 A). Der Transport von Gefahrgut auf dieser Strecke bedingt einen Konsultationsbereich von 100 m beidseits der Bahnlinie.

Im Rahmen des Gestaltungsplans sind Sicherheitsmassnahmen wie gestalterische und bauliche Massnahmen vorzuweisen (vgl. «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnanlagen», BAFU).

Abb. 12 Ausschnitt Lage und angrenzender Bereich des störfallrelevanten Eisenbahnnetzes gemäss Störfallverordnung mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab) map.geo.admin.ch, Januar 2022

-  relevantes Schienennetz gemäss StfV
-  angrenzender Bereich





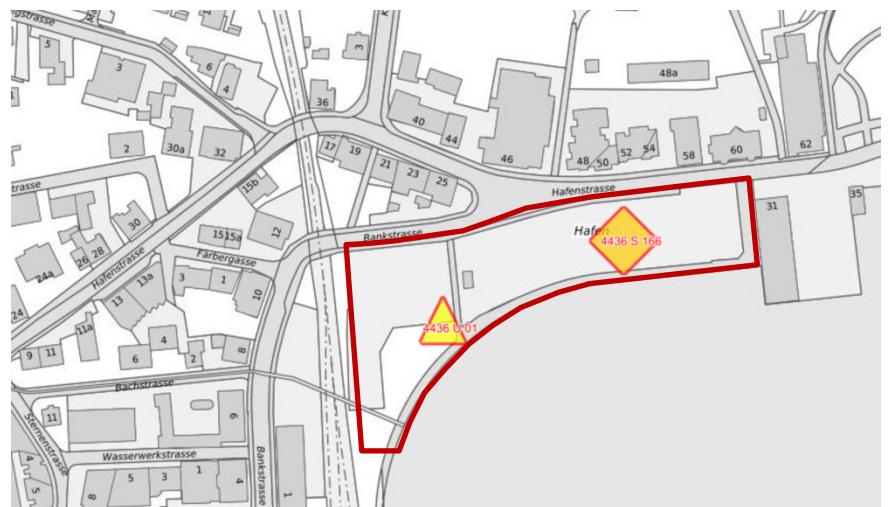
### 2.3.6 Belastete Standorte

Im Kataster der belasteten Standorte befinden sich zwei Einträge innerhalb des Planungsgebietes. Das Objekt Nr. 4436 U 01 betrifft einen Ölunfall. Es sind aber keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten.

Das Objekt 4436 S 166 betrifft einen ehemaligen Güterschuppen und ist weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig.

Abb. 13 Ausschnitt Kataster der belasteten Standorte mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab), ThurGis, Januar 2022

-  belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten
-  belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig



### 2.3.7 Servitute

#### Gibt es relevante Servitute?

Im Grundbuch sind mehrere Dienstbarkeiten eingetragen. Diese sind in den folgenden Zusammenstellungen zu finden.

Tab. 2 Übersicht Dienstbarkeiten Parzelle Nr.

Nr.	Recht / Last	Inhalt	Nr.	zulasten
-----	--------------	--------	-----	----------

Tab. 3 Übersicht Dienstbarkeiten Parzelle Nr.

Nr.	Recht / Last	Inhalt	Nr.	zulasten
-----	--------------	--------	-----	----------

### 2.3.8 Eigentümer- und Parzellenstruktur

Das Planungsgebiet umfasst die Parzellen Nrn. 2878, 3405 und 3155 mit einer Fläche von insgesamt rund 8'999 m<sup>2</sup>. Die Parzelle befindet sich im Eigentum der politischen Gemeinde Romanshorn, der Hess Immobilien AG und von Peter Philipp Fratton, wie folgende Tabelle zeigt.

Tab. 4 Übersicht Eigentümerstruktur

	Parz. Nr.	Eigentümer	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Anteil an Gesamtfläche [%]
	2879	Politische Gemeinde Romanshorn	5'201	58
	3405	Hess Immobilien AG	ca. 3'750 (3'900)	42
	3155	Peter Philipp Fratton	ca. 48 (2'653)	< 1
<b>Total</b>			<b>ca. 8'999</b>	<b>100</b>

---

## 2.4 Richtprojekte

### 2.4.1 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Richtprojekte stellte das Programm «Studienauftrag Gebiet Hafenpromenade Romanshorn» vom 19. Februar 2021. Mit dem Schlussbericht des Studienauftrags wurde das Konzept von Mettler Landschaftsarchitektur AG und Tom Munz Architekt GmbH der Stadt Romanshorn sowie der Schweizerischen Bodenseeschiffahrtsgesellschaft AG zur Weiterentwicklung empfohlen. Die weitere Bearbeitung des geplanten Hafenhotels wurde von Susanne Fritz Architekten GmbH durchgeführt. Die Ausgestaltung des Infrastrukturgebäudes aus dem Siegerprojekt des Studienauftrags wurde von der Tom Munz Architekt GmbH vertieft und die Verfeinerung des Umgebungskonzepts zum gesamten Planungsgebiet wurde von der Mettler Landschaftsarchitektur AG vorgenommen.

---

Abb. 14 Schwarzplan mit Richtprojekten Hotel und Infrastrukturgebäude an der Hafenpromenade







### 2.4.2 Richtprojekt Umgebung

Mit der Neugestaltung der Hafnenpromenade wird die Abfolge von Freiraum- anlagen entlang des Hafenbeckens gestärkt. Die freie, spielerische Setzung der neuen Bäume bildet das Grundgerüst der Promenade. Gebäude und Vegetation fügen sich zurückhaltend und wie selbstverständlich in das Gesamtgefüge ein.

Die Oberfläche wird zum grosszügigen Platz und mit heller, feinkörniger und wasserdurchlässiger Chaussierung befestigt. Nur die Ränder, die direkte Verbindung entlang der Bahn, entlang der Ufermauer und unter den Dachflächen, werden mit Hartbelag befestigt (Ortbeton oder Asphalt, zum Teil geschliffen oder gestrahlt), so dass der Freiraum durch einen hohen Grad an unversiegelten Flächen gekennzeichnet ist. Die gesamte Fläche ist begehbar und bietet Raum für vielfältige Nutzungen. Die Hafnenpromenade ist schon heute ein wichtiger Treffpunkt für die Besucher, Passanten und Quartiersbewohner in Romanshorn. Durch die Neugestaltung wird sie zum attraktiven, multifunktionalen und nachhaltigen öffentlichen Raum.

Abb. 15 Situation Richtprojekt Umgebung, 15. März 22, Mettler Landschaftsarchitektur AG

-  Bäume, Neu
-  Bäume, Drittprojekt
-  Hartbelag  
Ortbeton/ Asphalt (z.T. gestrahlt  
oder geschliffen)
-  Chaussierung, feinkörnig



Zukünftig wird die Promenade durch Bäume geprägt, die auch aus der Ferne ein harmonisches Bild ergibt. Die Anordnung der Bäume bilden lockere Gruppen und inszenieren wichtige Aus- und Weitblicke. Die Hochstämme bieten freie Sicht aus unterschiedlichen Positionen heraus. Selbst von ankommenden oder ausfahrenden Schiffen ergeben sich durch den grünen Filter der locker angeordneten Bäume spannende Durchblicke auf die Stadt. Die Platzfläche ermöglicht viel Bewegungsspielraum. Neben den unterschiedlichen Baumarten, die das «lichte Dach» bilden, kann sich an wenig genutzten Stellen ökologisch wertvolle Spontanvegetation ausbilden und auch wieder

zurückgedrängt werden, wenn die Flächen stark in Anspruch genommen werden.

Die Anzahl der Bäume ist als Mindestanzahl verbindlich und die Positionierung ist richtungsweisend. Bäume sind nach ästhetischen, ökologischen und klimatischen Aspekten auszuwählen und so zu setzen und zu gruppieren, dass eine Strukturierung der Umgebung, eine Inszenierung durch Sichtbeziehungen, eine ökologische Vernetzung und ein Schutz vor übermässiger Erwärmung erreicht wird. Bäume auf unterbauten Flächen (Tiefgarage) weisen einen Mindestaufbau von 1.20 m auf und stehen mit dem offenen Untergrund in Verbindung, damit ein gesundes Wachstum der Bäume gesichert ist. Die möglichen Baumarten sind gross- und mittelkronige, wie *Acer freemanii*, *Celtis australis*, *Corylus colurna*, *Quercus frainetto*, *Quercus robur* und *Sophora japonica*, und bilden eine lichte Atmosphäre. Feine Grünton-Nuancen bestimmen das Bild der Promenade im Frühling und im Sommer; im Herbst präsentieren rot und gelb gefärbte Blätter ein intensives Farbenspiel.

### 2.4.3 Richtprojekt Hotel

Der Baukörper setzt sich additiv aus drei Einzelvolumen zusammen. Dies ist begründet durch einen städtebaulichen Entscheidung, der Rücksicht nimmt auf die Körnung der umliegenden Bauten.

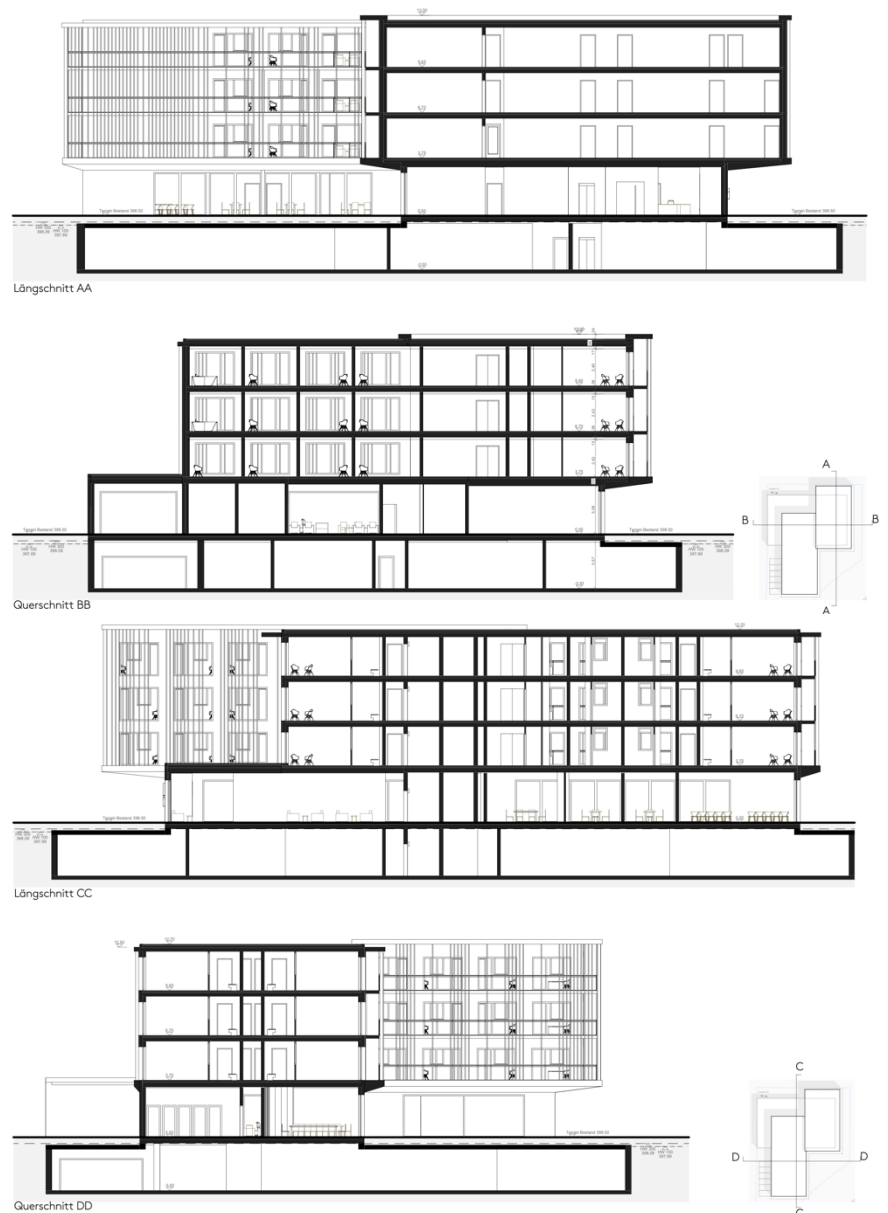
Die Höhenentwicklung der Einzelvolumen baut sich Richtung Süd-Osten auf und nimmt damit Bezug auf die grossen Bauten Kornhaus und Zollhaus und Transitpost im Hafenbecken.

Richtung Nord-Westen befindet sich das einstöckige erhöhte Erdgeschoss, das sich vor den denkmalgeschützten Bauten Hafenstrasse und der gegenüberliegenden Bankstrasse verneigt.

Abb. 16 Situationsplan des Hotels, Susanne Fritz Architekten AG, 10. März 2022



Abb. 17 Ansicht der Schnitte des Hotels, Susanne  
Fritz Architekten AG, 10. März 2022



Die Materialisierung des Sockels in Stampfbeton ist eine Referenz an die Sedimentschichten des Bodensees.

Auf einzelne auskragende Balkone wurde verzichtet, da diese um umliegendes Stadtbild nicht auftreten.

Eine umlaufende Struktur auskragender Decken bildet eine zweite Schicht und damit eine begehbare vorgehängte Fassade, welche die Balkone aufnimmt.

Die Verkleidung der Volumen an sich wurde einfach gehalten mit einer hinterlüftete Fassade aus dunklen Vollkernplatten. Die davor liegende Schicht bildet die eigentliche Schmuckfassade aus vertikalen Kupferpaneelen aus Alucobond. Diese reflektieren das Lichtspiel des Bodensees zu den unterschiedlichen Stimmungslagen der Tageszeiten und Jahreszeiten in eindrucksvollen Farbspielen.

Abb. 18 Ansicht des Hotels, Susanne Fritz Architekten AG, 10. März 2022

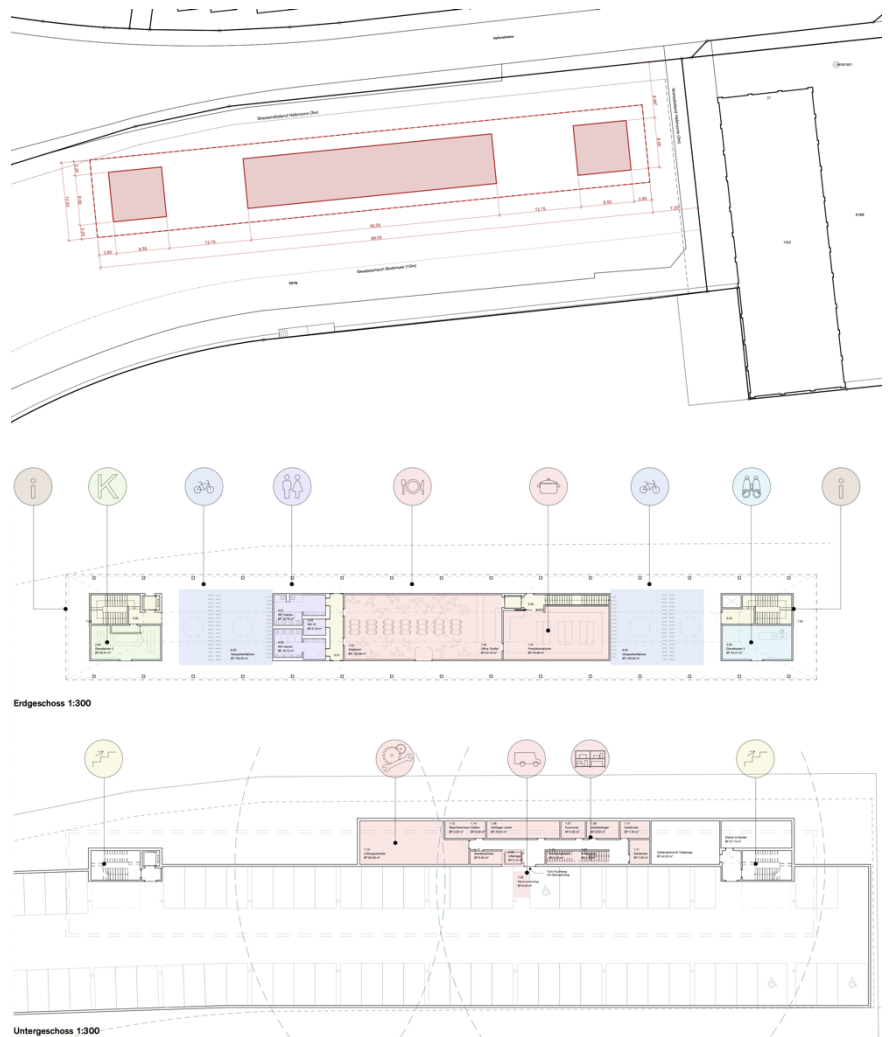


#### 2.4.4 Richtprojekt Infrastrukturgebäude

Aufbauend auf dem Bestand und der historischen Entwicklung, wird der Ort durch die Umgestaltung in seiner Charakteristik gestärkt und weiterentwickelt.

Für das Planungsgebiet prägend sind die Blick- und Wegverbindungen vom Schlossberg zum Hafen. In der städtebaulichen Setzung des Infrastrukturgebäudes werden diese Beziehungsachsen aufgenommen. Das Gebäude orientiert sich gegen alle Seiten und unterstützt die Idee und Entwicklung eines Hafnenboulevards entlang der Hafnenstrasse.

Abb. 19 Situationsplan und Nutzungsverteilung (Erdgeschoss und Untergeschoss) des Infrastrukturgebäudes, Tom Munz Architekt GmbH, 04. März 2022

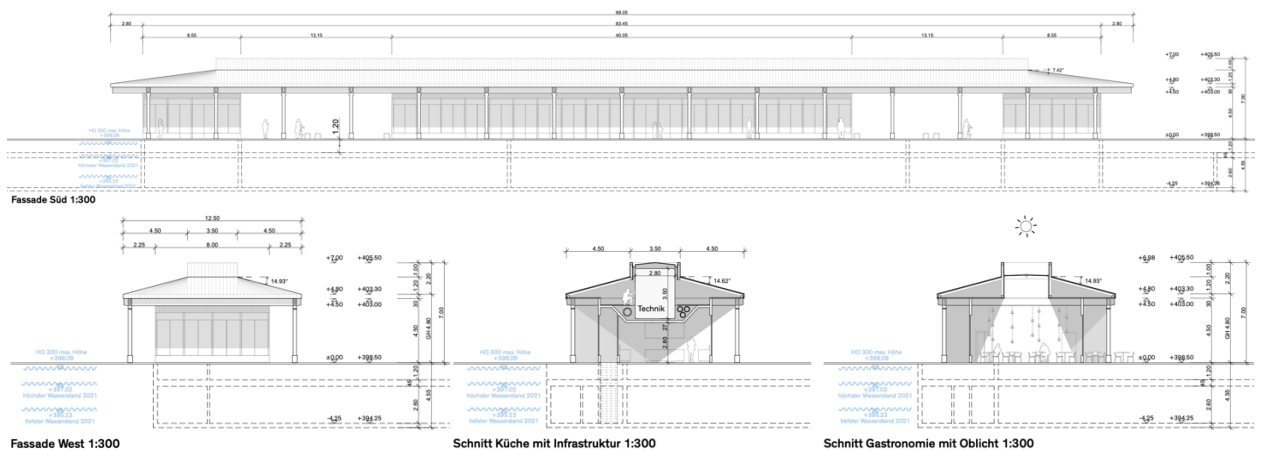


Das Gebäude rückt bewusst von der Seekante ab und nimmt mit der Ausrichtung Bezug auf den ehemaligen Güterschuppen. Durch die Geometrie bildet der Bau unterschiedlich beispielbare Räume aus. Die Platzfläche um das Gebäude funktioniert als Veranstaltungs-, Orientierungs- und Begegnungsfläche, sowohl für die Anwohner, als auch für die Besucher der Hafensprome-nade.

Die Dienstleistungsnutzungen sind in einzelnen Gebäudekörpern unter einem lang gestreckten Dach angeordnet. Grosszügige Durchgänge von der Hafenstrasse zum Freiraum schaffen die gewünschte Durchlässigkeit an diesem Ort.

Die Formensprache des Dienstleistungsgebäudes nimmt Bezug auf die lange Tradition von strukturbetonten Holzbauten, welche von den Schweizerischen Bundesbahnen in Bahnhofsnähe erstellt wurden. Die Holzstruktur wird durch ein Metaldach von Wettereinflüssen geschützt. Im mittigen Dachaufbau befinden sich Infrastrukturaufbauten und Fensteröffnungen. Somit werden sowohl Funktionalität als auch zeitgemässe Ästhetik vereint.

Abb. 20 Ansicht der Fassaden und Schnitte des Infrastrukturgebäudes, Tom Munz Architekt GmbH, 04. März 2022



An den Stirnseiten der Kopfbauten befinden sich jeweils Informations- und Orientierungstafeln. Nebst den Treppenhäusern der Tiefgarage bieten die zwei Kopfbaukörper prominente Räume für kleinere Dienstleister.

Die Hauptdienstleistung, die Gastronomie, befindet sich im grössten Volumen mittig zwischen den zwei Kopfbauten. Der grosse Gastraum ist über beide Fassaden offenbar und ermöglicht eine Erweiterung des Gastronomiebereichs in die öffentliche Hafenzzone. Die dienenden Nebennutzungen im

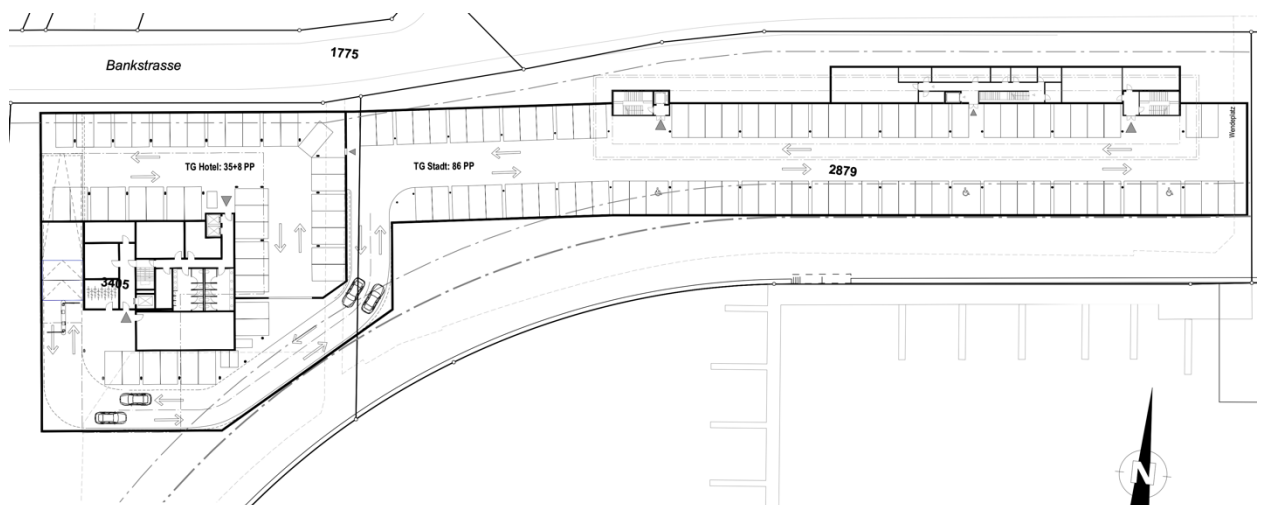
Kellergeschoss, wie Lagerflächen und Garderoben, werden leicht über eine Gastronomie-interne Treppe erreicht.

Das Gesamtkonzept von einzelnen Gebäudevolumen unter einem Gesamtdach ermöglicht im Rahmen der vorgegebenen Struktur eine bestmögliche Flexibilität gegenüber den einzelnen Nutzern.

#### 2.4.5 Tiefgarage

**Aktualisierung der Abbildungen und Beschriebe nach Vorliegen der aktualisierten Richtprojekte.**

Abb. 21 Grundriss Tiefgarage mit Bypass zwischen TG Hotel und TG Stadt  
Ribi Blum AG, 25. Februar 2022



# 3 Erläuterungen

## 3.1 Allgemeines

### 3.1.1 Geltungsbereich (Art. 1)

Der Geltungsbereich umfasst die nachfolgend aufgeführten Parzellen. Die Parzelle Nr. 2879 liegt komplett innerhalb des Geltungsbereichs. Auf der Parzelle Nr. 3405 wird der südlich spitz zulaufende Teil nicht in den Geltungsbereich einbezogen, da dieser Abschnitt zum westlichen Hafenbecken gehört. Um die Gestaltung der Hafenpromenade bis zur Fassade der Baute mit der Assek. Nr. 1202 zu sichern, kommt ein kleiner Bereich der Parzelle Nr. 3155 innerhalb des Geltungsbereichs zu liegen.

Tab. 5 Übersicht Eigentümerstruktur

	Parz. Nr.	Eigentümer	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Anteil an Gesamtfläche [%]
	2879	Politische Gemeinde Romanshorn	5'201	58
	3405	Hess Immobilien AG	ca. 3'750 (3'900)	42
	3155	Peter Philipp Fratton	ca. 48 (2'653)	< 1
<b>Total</b>			<b>ca. 8'999</b>	<b>100</b>

Der Gestaltungsplan besteht aus dem verbindlichen Plan und den Sonderbauvorschriften. Zudem werden das Richtprojekt der Susanne Fritz Architekten GmbH vom 10. März 2022, das Richtprojekt der Tom Munz Architekt GmbH vom 04. März 2022 sowie das Richtprojekt Umgebung der Mettler Landschaftsarchitektur AG vom 15. März 2022 in den Sonderbauvorschriften in Teilen als verbindlich erklärt.

### 3.1.2 Zweck (Art. 2)

Mit dem Gestaltungsplan soll insbesondere eine gute ortsbauliche und architektonische Einbindung des Areals in das bestehende Ortsgefüge erreicht werden. Dazu soll die planungsrechtliche Umsetzung der Richtprojekte sichergestellt werden.

Insbesondere bezweckt der Gestaltungsplan eine vorzügliche Gestaltung und Aufwertung der heute mehrheitlich brach liegenden Hafenpromenade, die Ermöglichung zum Bau einer unterirdischen Tiefgarage und die Sicherung einer hochwertigen Architektur der Hochbauten sowie deren gute Einpassung in das Umfeld.

## 3.2 Erschliessung

### 3.2.1 Motorisierter Verkehr (Art. 3)

Die Ein- und Ausfahrt der unterirdischen Sammelgarage auf die Bankstrasse wird am nordwestlichen Rand des Geltungsbereichs nördlich des Baubereichs A1 positioniert. So kann das restliche Gebiet vom motorisierten Verkehr freigehalten und als öffentlicher Freiraum ausgebildet werden. Einzige Ausnahmen bilden Fahrten für den Warenumschatz sowie für Rettungszwecke. Die

für die Ausfahrt relevanten Sichtfelder gemäss SN VSS 40 273a werden eingehalten und sind in Kapitel 4.4 ersichtlich. Die Nachweise nach Art. 7 und Art. 9 LSV (Lärmschutzverordnung) werden mit dem Lärmgutachten erbracht (vgl. Kapitel 4.2).

### **3.2.2 Verkehrsfläche, intern (Art.4)**

Neben der Ein- und Ausfahrt zur Sammelgarage wird zusätzlich eine Zufahrt von rund 8.00 m Breite realisiert, um Anlieferungen zum Baubereich A zu ermöglichen. Zudem sollen über die Zufahrt auch oberirdische behindertengerechte Autoabstellplätze sowie Autoabstellplätze für Angestellte erschlossen werden. Wenn möglich ist die interne Verkehrsfläche mit einem sickerfähigen Belag auszubilden.

### **3.2.3 Bereich Vorfahrt (Art. 5)**

Entlang der Bankstrasse kann eine Vorfahrt zum Hotel realisiert werden, welche das Ein- und Aussteigen der Hotelgäste ermöglicht. Auf der Vorfahrt gilt ein Einbahnregime, um die Verkehrssicherheit zu garantieren (separate Verkehrsordnung). Die für die Vorfahrt relevanten Sichtfelder gemäss SN VSS 40 273a werden eingehalten und sind in Kapitel 4.4 ersichtlich. Um kurzzeitige Abstellplätze für die Gäste sowie für Taxis und Busse anzubieten, können innerhalb des Bereichs Vorfahrt solche ausgebildet werden. Ihre Ausgestaltung muss auf die relevanten Sichtfelder abgestimmt werden.

### **3.2.4 Fuss- und Veloweg, öffentlich (Art. 6)**

Innerhalb des Geltungsbereichs ist ein Grundnetz an Fusswegen zu realisieren. Die zuvor beschriebene interne Verkehrsfläche wird auch die öffentliche Fusswegverbindung entlang des westlichen Geltungsbereichs von der Bankstrasse zur Hafenpromenade sicherstellen. Entlang der Hafenpromenade wird ein grosszügiger Fussweg gesichert, um das Flanieren entlang des Hafenbeckens zu ermöglichen und den zurzeit bestehenden Wanderweg entlang der Hafenpromenade zu erhalten. Im Osten sichert ein Fussweg die Anbindung an die Hafenstrasse. Für die Ausgestaltung der Fuss- und Velowege ist das Richtprojekt Umgebung verbindlich.

### **3.2.5 Autoabstellplätze (Art. 7)**

Die erforderlichen Autoabstellplätze sind, mit Ausnahme der behindertengerechten oberirdischen Abstellplätze sowie der oberirdischen Abstellplätze für

Angestellte, in der unterirdischen Sammelgarage unterzubringen. Deren Anzahl, Abmessung und Anordnung richtet sich nach den aktuell gültigen VSS-Normen.

### **3.2.6 Veloabstellplätze (Art. 8)**

Die überdeckten und gut beleuchteten Veloabstellplätze werden innerhalb der Baubereiche angesiedelt. Weiter sind ungedeckte Veloabstellplätze innerhalb des gesamten Geltungsbereichs möglich. Die erforderliche Anzahl bemisst sich nach der VSS-Norm 40 065.

---

## 3.3 Bebauung

### **3.3.1 Baubereiche, allgemein (Art. 9)**

Mit den Baubereichen wird die maximale horizontale Ausdehnung der Bauten definiert. Die Baubereiche gehen allen anderen Abständen vor. Abweichungen gegen innen sind nur zulässig, wenn der architektonische Ausdruck gewahrt bleibt. Ausserhalb der Baubereiche sind nur Anlagen und Kleinbauten zulässig. Die Kleinbauten sollen eine wirtschaftliche und betriebliche Nutzung der Dienstleistungen im Baubereich B ermöglichen. Die Kleinbauten dürfen eine Fläche von maximal 12.00 m<sup>2</sup> aufweisen.

Die Baubereiche A1 und A2 weisen ausgehend vom Richtprojekt einen Zuschlag von 0.50 m auf. Ausgenommen von diesem Zuschlag ist der südliche Teil des Baubereichs A2, damit der gesetzlich festgelegte Gewässerabstand eingehalten werden kann. Der Baubereich B weist ausgehend vom Richtprojekt im Osten und im Süden einen Zuschlag von 1.00 m auf. Nördlich und westlich kann aufgrund des einzuhaltenden Strassenabstandes kein Zuschlag gewährt werden.

### **3.3.2 Baubereiche A1, A2 und B (Art. 10)**

Innerhalb des Baubereichs A1 gilt eine maximale Fassadenhöhe von 4.50 m, für den Baubereich A2 gilt eine maximale Fassadenhöhe von 13.00 m. Um die hohe architektonische Qualität und deren Ausdruck zu sichern, sind die Beilagepläne des Richtprojekts bezüglich Volumetrie (horizontale Ausdehnung, Geschossigkeit) und Gliederung des Baukörpers für die Baubereiche A1 und A2 verbindlich. Im Baubereich B gilt eine maximale Fassadenhöhe von 4.80 m. Im Baubereich B sind maximal 50 % als bebaute Nutzfläche auszugestalten und die einzelnen Gebäudeteile dürfen eine Länge von maximal 42.00 m aufweisen. Damit werden die Durchlässigkeit zur Hafenstrasse sowie die Sichtachsen vom Schlossberg und der Hafenstrasse zum Hafenbecken gesichert. Für

die Durchlässigkeit werden innerhalb des Baubereichs B zwei Durchgänge vorgeschrieben. Die maximal mögliche Dachfläche entspricht der Ausdehnung des Baubereichs B und hat somit den gesamten Baubereich auszufüllen. Innerhalb des Baubereichs B sind projektbedingte Abweichungen gegen innen von maximal 1.50 m zulässig.

Im Rahmen der künftigen Feinprojektierung sind projektbedingte Abweichungen zulässig, wenn insgesamt eine gleichwertige oder bessere Lösung erzielt wird. Damit sollen im Gestaltungsplan zum jetzigen Zeitpunkt unbekannte Bestandteile, beispielsweise zu zur Energiegewinnung, ermöglicht werden.

### **3.3.3 Sammelgarage / unterirdische Bauten (Art. 11)**

Die Sammelgarage ist unterirdisch zu erstellen. Dabei definiert die Baulinie für unterirdische Bauten die maximale Ausdehnung der Sammelgarage und den weiteren unterirdischen Bauten. Die Rampeanlage der Sammelgarage ist vollständig ins Gebäude des Baubereichs A1 zu integrieren.

### **3.3.4 Gestaltung (Art. 12)**

Für die Ausgestaltung der Bauten wird eine hohe architektonische Qualität attestiert. Mit dem Baugesuch sind zudem detaillierte Material- und Farbkonzepte einzureichen.

### **3.3.5 Dachgestaltung (Art. 13)**

Jegliche Flachdächer sind extensiv zu begrünen. Photovoltaik- und Solarthermieanlagen sind zulässig. Technisch bedingten Dachaufbauten in Zusammenhang mit solchen Anlagen sind auf das erforderliche Minimum zu beschränken. Diese dürfen konstruktionsbedingt auch die maximale Fassadenhöhen überschreiten. Um die Sichtbarkeit dieser Anlagen zu minimieren, sind sie um das Mass ihrer Höhe zurückversetzt anzuordnen. Auch technisch bedingte Dachaufbauten müssen eine hohe architektonische Qualität aufweisen. Im Baubereich A1 darf die Fläche der Technikaufbauten maximal 25 % der darunterliegenden Dachfläche betragen.

---

## 3.4 Umgebung

### **3.4.1 Umgebungsfläche, allgemein (Art. 14)**

Um eine hohe gestalterische Qualität der Umgebungsfläche zu sichern, werden die Typologie und Gestaltung der Freiräume, die Materialisierung der

Flächen sowie die Bepflanzung aus dem Richtprojekt Umgebung verbindlich festgehalten. Für die Bepflanzung sind nur standortgerechte und nicht invasive Pflanzenarten zulässig. Mit dem Baugesuch ist ein detailliertes Aussenraum- und Bepflanzungskonzept einzureichen und bewilligen zu lassen.

---

## 3.5 Umwelt

### **3.5.1 Energie (Art. 15)**

Für Heizung und Warmwasser dürfen höchstens 25 % des gewichteten, zulässigen Energiebedarfs mit nicht erneuerbaren Energien gedeckt werden. Zudem ist im Baubewilligungsverfahren ein detailliertes Energie- und Nachhaltigkeitskonzept einzureichen und bewilligen zu lassen.

### **3.5.2 Lärm (Art. 16)**

Um die Auswirkungen der neuen Zufahrt auf das öffentliche Strassennetz und die allfällige einhergehende Lärmbelastung aufzuzeigen, wird ein Lärmgutachten erstellt. Zudem werden auch allfällige Lärmbelastungen bei der Ein- und Ausfahrt der Sammelgarage untersucht. Die Nachweise nach Art. 7 und Art. 9 LSV (Lärmschutzverordnung) werden mit dem Gutachten erbracht (vgl. Kapitel 4.2). Um die Lärmemissionen zu reduzieren, sind die Regenrinnen der Sammelgaragenrampe lärmarm auszubilden und zu verschrauben. Zudem sind die Wand- und Deckenbereiche der Sammelgarage schallabsorbierend auszugestalten.

### **3.5.3 Objektschutz (Art. 17)**

Das Planungsgebiet liegt im Gefahrengebiet bezüglich Hochwasser. Um den Objektschutz der Gebäude zu garantieren, ist das Erdgeschoss der Bauten auf einer Höhe von mindestens 398.09 m ü. M. zu erstellen. Damit wird verbindlich festgelegt, dass die Höhenkoten der Gebäude höher als die Hochwasserkoten des Bodensees (Obersee) für HW30, HW100 und HW300 liegen. So wird ein möglicher Wassereintritt in die Gebäude bei einem Hochwasserereignis verhindert.

# 4 Nachweise

---

## 4.1 Allgemeines

Nachfolgend sind nur die planungsrelevanten Nachweise erläutert. Die Überprüfung der Vollständigkeit der relevanten Nachweise ist im Anhang A1 dokumentiert.

---

## 4.2 Siedlung

### 4.2.1 Abweichungen gegenüber der Regelbauweise

Innerhalb des Geltungsbereichs wird die Regelbauweise eingehalten. Die Abstände der Bauten gegenüber benachbarten Parzellen, Strassen und dem Gewässerraum werden eingehalten. Mit der parallel durchzuführenden Gewässerraumfestlegung für das Hafenbecken wird im Hafen ein Gewässerraum von 5.00 m definiert. Die unterirdische Sammelgarage weist einen Abstand von 10.00 m gegenüber dem Gewässer auf. Am oberirdischen Erscheinungsbild ändert sich nichts, da die oberirdischen Bauten und Anlagen einen Abstand von 15.00 m gegenüber dem Gewässer einhalten.

### 4.2.2 Nutzungsqualitäten und architektonische Qualität

Die Richtprojekte wurden auf Basis des Wettbewerbsergebnisses von den Fachplanern weiterentwickelt und mit der ursprünglichen Wettbewerbsjury besprochen. Damit werden die wesentlichen Qualitäten aus dem Studienauftrag in die Richtprojekte überführt und mit dem Gestaltungsplan grundeigentümerverbindlich gesichert.

Das Richtprojekt des Infrastrukturgebäudes orientiert sich auf den ersten Blick nicht an den formulierten Inhalten des «Gestaltungsrichtplans Innenstadt». Mit der Durchführung eines Studienauftrags wurden die Aussagen des Gestaltungsrichtplans behandelt und interpretiert. Das Infrastrukturgebäude weist zwar ein durchgängiges Dach in Ost-West-Richtung auf, ist zwischen den darunter angesiedelten Nutzungen aber zum See hin durchgängig. Durch die geringe vertikale Ausprägung bleiben die im Gestaltungsrichtplan beschriebenen Sichtachsen von Schlossberg zum Hafenbecken bestehen.

### 4.2.3 Lärmschutz

Für die Beurteilung des Lärmschutzes wurde ein Lärmgutachten (vgl. Beilage B2) erstellt. Die Planungswerte des Eisenbahnlärms werden an allen festgelegten Immissionspunkten eingehalten. Somit sind keine weiteren Massnahmen notwendig. Auch die Beurteilung des Industrie- und Gewerbelärms, welche die Lärmemissionen der Tiefgaragenzu- und wegfahrt beachtet, zeigt die Einhaltung der Planungswerte an den definierten Immissionspunkten. Auch hier sind keine weiteren Massnahmen notwendig.

Dennoch wird empfohlen, die Einfahrt zur Tiefgarage schallabsorbierend auszugestalten. Eine Verschraubung der Regenrinne wurde für die Beurteilung im Lärmgutachten angenommen. Diese Massnahmen werden in den Sonderbauvorschriften festgeschrieben.

#### **4.2.4 Nicht-ionisierende Strahlung**

Gegenüber dem Schaltposten an der SBB Bahnlinie ist ein Gebäudeabstand von 9.00 m zu berücksichtigen. Die Grobbeurteilung basierend auf Strommittelwerten der vergangenen Jahre und der heutigen Leiteranordnung seitens der SBB zeigt, dass die 1 Microtesla-Linie, welche den Kontrollabstand zur Einhaltung des Anlagengrenzwertes des magnetischen Flussdicht über 24 Stunden darstellt, ab einem Abstand von 9.00 m unterschritten wird. Innerhalb des Abstandsbereichs von 9.00 m zum Schaltposten dürfen keine Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) erstellt werden. Dies ist sichergestellt, da im Baubereich A1, welche am nächsten zum Schaltposten liegt, lediglich die Tiefgaragenrampe angeordnet wird.

#### **4.2.5 Störfall**

Die Fassaden wie auch die Fenster zu den Gleisen der SBB haben den höchsten Brandwiderstandsklassen zu entsprechen. Weiter sind die Räume hinter den betrachteten Fassaden soweit möglich mit Nutzungen zu bespielen, welche den Aufenthalt von möglichst wenigen Leuten mit sich bringt.

#### **4.2.6 ISOS**

Das Planungsgebiet befindet sich im Einzugsgebiet des ISOS Romanshorn von nationaler Bedeutung. Aufgrund des durchgeführten Wettbewerbs in Form eines Studienauftrag kann sichergestellt werden, dass die Neubauten des Hotels sowie des Infrastrukturgebäude keine störenden Neubauten darstellen. Vielmehr wird der Raum durch das Projekt aufgewertet und langfristig erhalten. Die formulierten Empfehlungen für die Umgebungszone Nr. IV können somit erfüllt werden.

---

### 4.3 Natur und Landschaft

#### **4.3.1 Gewässerabstände**

Die Gewässerabstände für oberirdische Bauten werden eingehalten. Für die unterirdische Tiefgarage wird der Gewässerraumabstand von 15.00 m um 5.00 m unterschritten (vgl. Kap. 4.2). Parallel zum Gestaltungsplan wird für





diesen Bereich der Gewässerraum festgelegt. Dieser wird in diesem Bereich auf 5.00 m reduziert, da mit der Hafenumauer und den Infrastrukturbauten eine dicht bebaute Situation besteht. Eine Revitalisierung innerhalb des Hafenbeckens ist durch den Schifffahrtsbetrieb und die technische Hafenumauer nicht möglich und auch nicht anzustreben. Zudem wird durch die Hafenumauer bereits heute der Hochwasserschutz sichergestellt.

## 4.4 Siedlung und Verkehr

### 4.4.1 Erschliessung öffentlicher Verkehr

Das Planungsgebiet befindet sich in der ÖV-Güteklasse A, was einer sehr guten Erschliessung entspricht. Die über das Gebiet gemittelte Gehdistanz zum Bahnhof Romanshorn beträgt rund 300 m, was einem Fussweg von 4 min entspricht. Ab dem Bahnhof Romanshorn verkehren der Regio Express stündlich nach Konstanz und nach Herisau, der IC8 stündlich nach Zürich-Bern-Brig, die S7 im Halbstundentakt nach Rorschach und im Stundentakt nach Weinfelden, die S8 im Halbstundentakt nach St.Gallen und Schaffhausen, die S10 im Halbstundentakt nach Wil SG. Zudem besteht am frühen Morgen eine Verbindung nach Zürich mit der S23.

Abb. 22 Ausschnitt ÖV-Güteklassen mit Planungsgebiet (weiss) und heutigem Fussweg (weiss) (ohne Massstab), map.geo.admin.ch, Januar 2022

-  Klasse A: sehr gute Erschliessung
-  Klasse B: gute Erschliessung
-  Klasse C: mittelmässige Erschliessung
-  Klasse D: geringe Erschliessung

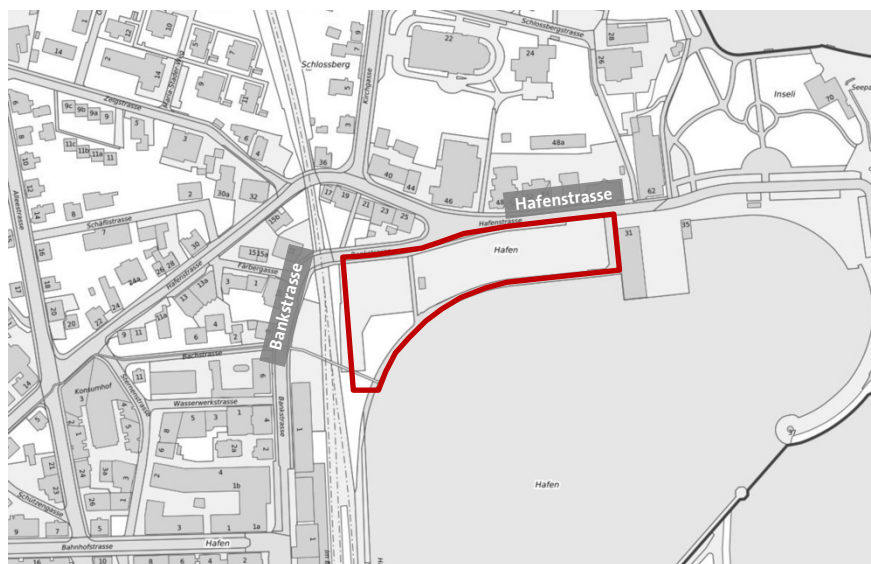


#### 4.4.2 Erschliessung motorisierter Individualverkehr

Das Areal wird über die Bank- sowie die Hafenstrasse erschlossen. Die Bank- wie auch die Hafenstrasse sind als Gemeindestrasse bezeichnet, womit für Gebäude gemäss § 44 StrWG TG ein Strassenabstand von 3.00 m gilt.

Beide Strassen weisen eine Breite von ca. 6.50 m auf. Gemäss VSS-Norm 40-200 und 40-201 ist das Minimalmass der Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall von zwei Personenwagen 5.1 m. Die minimale Lichtraumbreite beträgt für diesen Begegnungsfall 5.5 m.

Abb. 23 Ausschnitt mit Planungsgebiet (rot)  
(ohne Massstab)  
ThurGis, Januar 2022



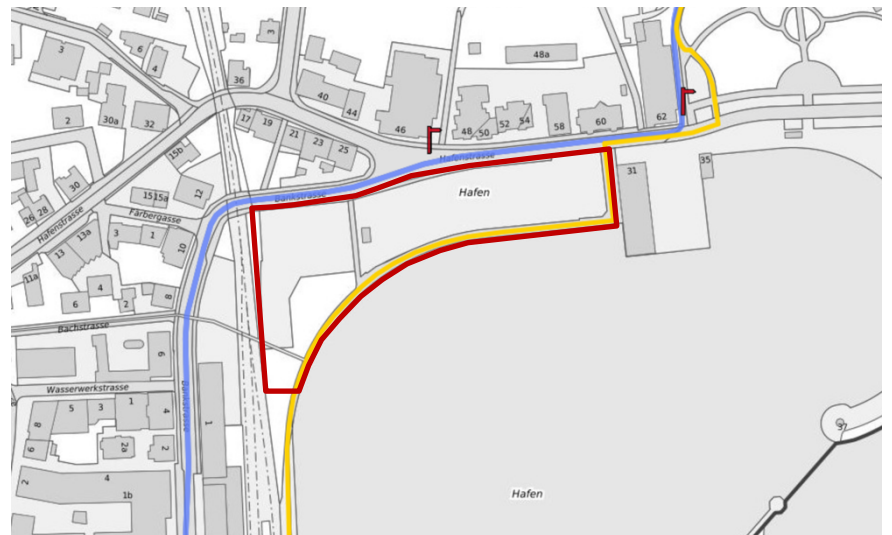
#### 4.4.3 Kapazität bestehendes Strassennetz

An der Hafenstrasse 24 wurden im Juni 2019 und im März 2020 Verkehrsmessungen durch die Stadt Romanshorn durchgeführt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) betrug an diesem Standort 2'115 Fahrzeuge beziehungsweise 1'228 Fahrzeuge. Die geplante Tiefgarage mit 129 Autoabstellplätzen generiert schätzungsweise 692 Fahrten, welche zusätzlich auf dem übergeordneten Strassennetz aufgenommen werden müssen. Diese zusätzlichen Fahrten verteilen sich erfahrungsgemäss zu 90 % auf den Tag (07-19 Uhr) und zu 10 % auf die Nacht (19-07 Uhr). Zudem dürfte die angenommene Anzahl Fahrten im Winter deutlich tiefer als im Sommer liegen. Weiter ist zu beachten, dass mit dem Bau der Tiefgarage oberirdischen Parkplätzen aufgehoben werden. Die Fahrten, welche jene heute existierenden Parkplätze generieren, können von der Anzahl Fahrten der geplanten Tiefgarage abgezogen werden.

#### 4.4.4 Erschliessung Langsamverkehr

Für den Langsamverkehr bestehen direkte Anschlüsse an Fuss- und Velowege. So verläuft entlang der Hafenpromenade ein asphaltierter Fussweg. Weiter führt der Bodensee-Radweg direkt am Planungsgebiet entlang. Somit bestehen auch für Velofahrende optimale Anbindungen.

Abb. 24 Ausschnitt Fuss- und Velowege mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab)  
ThurGis, Januar 2022



#### 4.4.5 Parkierung und Erschliessung

Die Parkierung erfolgt mit Ausnahme der oberirdischen Autoabstellplätze (Angestelltenparkplätze und Behindertenparkplätze) westlich des Baubereichs A1/A2 sowie der Kurzzeitparkplätze entlang der Bankstrasse in der unterirdischen Sammelgarage. Mit der Parkierung in der Tiefgarage fallen zudem heute bestehende oberirdische Abstellplätze weg. Die Zufahrt zur Sammelgarage an der Bankstrasse wird gemäss Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Romanshorn grösstenteils über die Hafenstrasse und die Kirchgasse erfolgen.

**Pendenz: Ergänzung Sichtfelder auf Grundlage überarbeiteter Richtprojekte.**

## 4.5 Wasser und Boden

#### 4.5.1 Naturgefahren

Gemäss der Naturgefahrenkartierung (vgl. 2.3.1 ) besteht für das Planungsgebiet teilweise eine geringe Gefährdung durch Überschwemmungen. Entlang der Hafenmauer besteht in einem kleinen Bereich eine mittlere bis erhebliche

Gefahr. Um die Hochwassersicherheit zu gewährleisten, werden die minimalen EG-Koten der Bauten in den Sonderbauvorschriften fixiert. Damit ist ein einfacher und effizienter Hochwasserschutz gewährleistet.

#### **4.5.2 Belastete Standorte**

Von den zwei belasteten Standorten auf dem Planungsgebiet sind laut dem Kataster der belasteten Standorte keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten und sie sind weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig.

# 5 Verfahren

---

## 5.1 Bearbeitungsphase

### Ausarbeitung

Auf Basis der Richtprojekte wurde der grundeigentümergebundene Gestaltungsplan ausgearbeitet. Die Richtprojekte wurden am .... dem Amt für Raumentwicklung und dem Hochbauamt zugestellt und gemeinsam besprochen.

Die Erarbeitung der Richtprojekte und des Gestaltungsplans erfolgte im engen Austausch mit der Stadt, den Grundeigentümern und den kantonalen Ämtern (Hochbauamt, Amt für Raumentwicklung).

---

## 5.2 Mitwirkung und Information

### Information der Bevölkerung

Die öffentliche Informationsveranstaltung vom  
**Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt**

### Öffentliche Vernehmlassung

Die eingegangenen Hinweise aus der Bevölkerung wurden in der Bereinigung wie folgt berücksichtigt:

- **Pendent**

---

## 5.3 Vorprüfung

### Vorberatung Gemeinde

Am ..... wurde der Gestaltungsplan vom Stadtrat Romanshorn zur kantonalen Vorprüfung freigegeben.

### Vorprüfung

Die Vorbehalte und Hinweise der ordentlichen Vorprüfung im Sinne von § 11 PBG des Amtes für Raumentwicklung wurden in der Bereinigung wie folgt berücksichtigt:

- **Pendent**

---

## 5.4 Rechtsverfahren

### Beschlussfassung Gemeinderat

**Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt**

### Auflage

**Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt**

### Fakultatives Referendum

**Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt**

Einsprachen

**Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt**

Antrag auf Genehmigung

**Wird zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt**

# Anhang

---

Stadt Romanshorn

---

Gestaltungsplan Hafenpromenade

---

Planungsbericht

---

---

## A1 Checkliste Nachweise

# A1 Checkliste Nachweise

## Checkliste Sondernutzungsplanung

<b>Siedlung</b>	<b>nicht relevant</b>	<b>relevant</b>
– Abweichungen gegenüber der Regelbauweise		4.2.1
– bauliche und gestalterische Integration		4.2.2
– Wohnlichkeit und architektonische Qualität		4.2.2
– Haushälterische Bodennutzung	X	
– Lärmschutz		4.2.3
– Luftverschmutzung und Gerüche	X	
– Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NIS)		4.2.4
– Notwendigkeit einer Richtplananpassung	X	
– Ortsbildschutz und Kulturdenkmäler		4.2.6
– Energie	X	
– Etappierung	X	
– Störfallvorsorge		4.2.5
<b>Infrastruktur und Wirtschaft</b>	<b>nicht relevant</b>	<b>relevant</b>
– Nutzungszuordnung	X	
– Kosten / Erträge	X	
<b>Natur und Landschaft</b>	<b>nicht relevant</b>	<b>relevant</b>
– Einordnung in die Landschaft oder das Quartier		4.2.2
– Förderung Natur im Siedlungsraum	X	
– Freihaltung von Bach- und Flussufern		4.3.1
<b>Siedlung und Verkehr</b>	<b>nicht relevant</b>	<b>relevant</b>
– Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr		4.4.1
– Kapazitätsreserven Strassennetz		4.4.3
– Industriegleisanschlüsse	X	
– Voraussetzungen für den Langsamverkehr		4.4.4
– Parkierung und Erschliessung		4.4.5
<b>Wasser und Boden</b>	<b>nicht relevant</b>	<b>relevant</b>
– Naturgefahren		4.5.1
– Abstimmung Generelle Entwässerungsplanung (GEP)	X	
– Belastete Standorte		4.5.2

# Beilage

---

Stadt Romanshorn

---

Gestaltungsplan Hafenpromenade

---

Planungsbericht

---

- 
- B1 Schlussbericht Studienauftrag Gebiet  
Hafenpromenade Romanshorn vom 18. Juni 22
  - B2 Lärmgutachten Gestaltungsplan Hafenpromenade  
vom 10. März 2022

