

EXEMPLAR ARP TG

REGIERUNGSRAT DES KANTONS THURGAU



PROTOKOLL

vom **23. Juni 1981**

Nr. *1165*

Gemeinde Romanshorn

Arealüberbauungsplan Lagerhausareal, Genehmigung

Beschwerden Schweiz. Berufsfischer-Verband am Bodensee vom 22. Januar 1981, Thurg. Naturschutzbund vom 23. Januar 1981 und Thurg. Heimatschutz vom 22. Januar 1981

1. Der Gemeinderat Romanshorn ersucht um Genehmigung des Arealüberbauungsplans im Bereich des Lagerhausareals der Schweizerischen Bundesbahnen. Das Planungsgebiet ist begrenzt im Osten durch den See, im Süden durch die Salm-sacher Aach, im Westen durch die Geleise zum Bahnhof und im Norden durch den Hafen für die Grossschifffahrt. Im Plan ist das einbezogene Gebiet bezeichnet.

Der Plan wurde vom Grundeigentümer am 23. Oktober 1980 unterzeichnet und in der Folge vom 3. November bis 2. Dezember 1980 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist wurden beim Gemeinderat drei Einsprachen eingereicht. Der Gemeinderat wies sämtliche Einsprachen mit Datum vom 2./3./7. Januar 1981 ab. Gegen die Entscheide des Gemeinderates machten alle drei Einsprecher - die im Titel erwähnten Beschwerdeführer - beim Regierungsrat eine Beschwerde anhängig.

Das Verfahren wurde gemäss Baugesetz durchgeführt. Von der Möglichkeit des fakultativen Referendums wurde nicht Gebrauch gemacht. In formeller Hinsicht steht somit der Genehmigung des Arealüberbauungsplans nichts entgegen.

2. Der Arealüberbauungsplan setzt sich zusammen aus einem eigentlichen Arealüberbauungsplan, zwei Bauphasenplänen und

einem Bericht. Im Arealüberbauungsplan sind Baulinien festgelegt, welche die Gebiete begrenzen, in denen gebaut werden darf. Ein wichtiges Element des Planes ist die Strassenerschliessung. Die Strasse von der Gemeindegrenze über das Bahntrasse kann als Kern der gesamten Planung bezeichnet werden. Dadurch wird das Areal für den Privatverkehr erschlossen, was eine unerlässliche Voraussetzung für eine vielfältigere Nutzung ist. Die Baulinien sind als Mantelbaulinien konzipiert; sie begrenzen drei unterschiedliche Nutzungsbereiche: Lagerhauszonen, Werftareal sowie Zonen für bahnbetriebliche Anlagen und offene Lagerplätze. Die Baulinien sind zweckmässig festgelegt; sie können ohne weiteres genehmigt werden.

Im Bericht zum Arealüberbauungsplan sind die Teilgebiete näher umschrieben. Es ist festgelegt, welche Bauten erhalten bleiben, wo Abbrüche vorgesehen sind und welche höchstzulässigen Höhen bei Neubauten eingehalten werden müssen. Auf die Bootshafenzone und das Sperrgebiet sowie den Silobereich ist im Rahmen der Beschwerdebehandlungen einzutreten. Im Gebiet Nr. 15 sind die zum Waldareal gehörenden Flächen der Forstgesetzgebung unterstellt. Bauten, Rodungen und Geländeänderungen bedürfen einer forstamtlichen Bewilligung.

Speziell zu erwähnen sind die Fussgängerwege. Durch sie wird das Areal neu der Öffentlichkeit zugänglich. Die Wege befinden sich auf weiten Strecken im unmittelbaren Uferbereich.

Bestandteile der Planung sind, wie bereits ausgeführt, auch Pläne für die Aufteilung der gesamten Ueberbauung in zwei Bauetappen. Sie zeigen konzeptartig die Grundrisse der Bauten und Anlagen. Hervorzuheben sind dabei in der zweiten Bauphase die neue Landestelle der Autofähre und die neue Zollanlage. Voraussetzung für diese Umstellungen ist aller-

dings die Zufahrtsstrasse. Da die Aufnahme dieser Strasse ins Staatsstrassennetz zur Diskussion steht, ist bei der zukünftigen Planung und Projektierung sämtlicher verkehrsrelevanten Massnahmen auf dem Areal das kantonale Tiefbauamt beizuziehen.

3. Aus der Sicht des Kantons und besonders der Region Oberthurgau sind grundsätzlich alle Massnahmen zu begrüßen, die geeignet sind, die Thurtallinie aufzuwerten, dem Verkehrsknotenpunkt Romanshorn die traditionelle Bedeutung zu erhalten und insbesondere den Fähreverkehr über den Bodensee zu sichern. Das Nutzungskonzept für ein Dienstleistungszentrum Romanshorn, bestehend aus Lagerhausbauten, Getreidesilo, Bootshafen, Werft, Zufahrtsstrasse und Bahnanlagen sowie in einer zweiten Bauphase zusätzlich aus Zollamt und Fähranlegestelle, erscheint hiez zu sehr geeignet.

Die "Ziele der Raumordnungspolitik des Regierungsrates" enthalten die folgenden Schwerpunkte, welche im vorliegenden Fall zu berücksichtigen sind: Förderung der Wirtschaft, Förderung der Zentren, Schutz und Pflege der Umwelt, Romanshorn ist als Industriestandort von kantonaler Bedeutung eingestuft. Der Standort Romanshorn ist von besonderer Bedeutung, weil im vergangenen Jahrzehnt ein starker Rückgang an Arbeitsplätzen im Oberthurgau zu verzeichnen war. Mit dem neuen Dienstleistungszentrum werden Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen. Das Projekt dürfte auch wirtschaftliche Impulse auf die Region ausstrahlen.

Zusammen mit Amriswil und Arbon soll Romanshorn das Mittelzentrum der Region Oberthurgau bilden. Auch in diesem Punkt entspricht das Projekt den "Zielen der Raumordnungspolitik".

Schliesslich ist zu prüfen inwieweit die Anlagen die Umwelt beeinträchtigen. Bezüglich der Immissionen sind keine Bedenken gerechtfertigt. Von den Wohnbauten ist das Areal durch die bestehenden Bahnanlagen getrennt. Zudem sind durch den Lagerbetrieb keine stark störenden Immissionen zu erwarten. In der zweiten Bauphase ist, wie bereits erwähnt, eine Verlegung der Landestelle vorgesehen. Durch diese Massnahme erfahren der Kern und das Hafengelände von Romanshorn eine bedeutende Verkehrsentlastung. Die Attraktivität dieses Gebietes wird dadurch wesentlich verbessert. Bezüglich der Hochbauten und deren Eingliederung in die Landschaft ist die Beurteilung weit schwieriger. Zu begrüßen ist die integrale Erhaltung der Güterhallen in der Nordostecke des Areals. Diese bilden einen markanten Auftakt zum Hafengelände. Aufgrund ihres formalen und kulturhistorischen Wertes hat das Amt für Denkmalpflege diese Hallen als wertvoll eingestuft. Sie weisen eine Traufhöhe von gegen 13 m und eine Giebelhöhe um 16,5 m auf. Angrenzend ist im Uferbereich eine Lagerhauszone mit einer Höhenbegrenzung für Traufen von 8 m und Giebel von 10 m ausgeschieden. Bezüglich der Höhe werden sich die Neubauten in dieser Zone der bestehenden Güterhalle unterordnen. Gegen das Bahnhofareal hin ist eine Lagerhauszone ausgeschieden, in welcher Bauten mit einer Traufhöhe bis 17 m und einer Giebelhöhe bis 21 m erstellt werden dürfen. Vom See her gesehen würden die entsprechenden Bauten hinter den bereits erwähnten Gebäudekomplexen stehen. Durch die Staffelung würden die Fassaden in ihrer Erscheinung etwas gebrochen. Die hinterliegenden Bauten würden jedoch stark dominieren. Es fragt sich, ob das tragbare Mass nicht überschritten ist. Aufgrund von § 94 BauG dürfen Bauten das Orts- und Landschaftsbild nicht beeinträchtigen. Sie haben sich zudem so in ihre Umgebung einzugliedern, dass sie die Gesamtwirkung nicht stören. Gemäss Zonenplan grenzt an die

SBB-Zone im westlichen Teil längs der Aach die Industriezone der Gemeinde. In den Zonenvorschriften der Industriezone bestehen keine Beschränkungen bezüglich der Gebäudehöhe, der Gebäudelänge und der Ausnützungsziffer. Mit Blick auf allfällige Bauten in dieser Zone ist auch im Bereich des Arealüberbauungsplans eine bauliche Massierung vertretbar.

Im Bericht zum Arealüberbauungsplan ist die Lagerhausgrundfläche auf 12'500 m² beschränkt. Dies bedeutet, dass z.B. eine Halle von 50 m auf 250 m erstellt werden könnte. In den Bauphasenplänen, welche als Erläuterung und Ergänzung zum eigentlichen Arealüberbauungsplan dienen, sind lediglich Neubauten von max. 30 m auf 75 m vorgesehen. Derartige Bauten, welche eine kleinere Grundfläche als die bestehenden Hallen am Ufer aufweisen, könnten durchaus toleriert werden. Allerdings ist erforderlich, dass bei der Ausarbeitung der Bauprojekte der Gestaltung der Bauten, insbesondere der Dächer, besondere Beachtung geschenkt wird.

Sofern die zusätzlich möglichen Lagerhäuser entsprechend gegliedert und in der Höhe gestaffelt werden, ist es durchaus möglich, dass die ganze Lagerhausgrundfläche ausgeschöpft wird, ohne dass § 94 BauG verletzt wird. Darauf hat der Gemeinderat im Baubewilligungsverfahren besonders zu achten.

Im folgenden ist auch bei den Beschwerdebehandlungen zu prüfen, wieweit die Siloanlage und der Bootshafen mit dem Schutz und der Pflege der Umwelt vereinbar sind.

4. a) Am 22. Januar 1981 erhob der Thurgauer Heimatschutz Beschwerde beim Regierungsrat gegen den Entscheid der Gemeindebehörde vom 2./3./7. Januar 1981. Der Beschwerdeführer beantragt, es sei zu untersuchen, ob die Schweize-

rischen Bundesbahnen (SBB) nicht verpflichtet seien, sich im vorliegenden Fall an das eidg. Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) zu halten. Ihre Einsprache beim Gemeinderat sei in ihren Zielen zu schützen. In der Begründung wird erwähnt, der Gemeinderat habe seinen Entscheid lediglich als Orientierung eingestuft. Zudem sei der Gemeinderat nicht auf alle Argumente eingegangen. Materiell wird im wesentlichen angeführt, der andernorts schon zitierte § 94 BauG verlange, dass Bauten und Anlagen das Landschafts-, Orts-, Quartier- oder Strassenbild nicht beeinträchtigen dürfen. Der geplante Silobau verstosse in schwerster Weise gegen diese Bestimmung. Ausnahmen könnten gemäss § 106 BauG nur gestattet werden, wenn keine öffentlichen Interessen verletzt würden. Der massive Silo, der als Klotz bezeichnet werden könne, würde sowohl durch seine Stellung am See als auch durch seine kubische Erscheinung in unverantwortbarer Wucht und Aufdringlichkeit zur Geltung kommen und alle bisherigen Landmarken, z.B. Kirchtürme, weit in den Schatten stellen. Demnach sei der vorgesehene Silo nicht zu bewilligen; bei grundsätzlichem Festhalten am Standort Romanshorn sei eine echte Alternative zu suchen, welche das Landschaftsbild schone.

- b) Der Gemeinderat beantragt in seiner Vernehmlassung die Abweisung der Beschwerde. Die Gemeinde selber habe durch den Verzicht auf das fakultative Referendum die vorliegende Planung beschlossen. Die Beschwerde enthalte keine neuen Argumente, weshalb auf den Einspracheentscheid verwiesen werde. Im übrigen weist der Gemeinderat nochmals auf die Bedeutung des Vorhabens hin:

"Mit der Aufhebung des Gütertrajektverkehrs sowie internen Rationalisierungsmassnahmen bei den Dienststellen von Bahn, Post und Zoll nahm die Zahl der Arbeitsplätze in diesen Dienstleistungssektoren laufend ab. Der Fortbestand des

Autofähreverkehrs ist nach wie vor noch ungewiss. Das vorliegende Projekt stellt die Frucht langjähriger Bemühungen von Behörden und Bevölkerung dar. Es geht darum, im Interesse einer weiteren gedeihlichen Entwicklung der Gemeinde den für Romanshorn traditionellen Bereich des öffentlichen Verkehrs und der damit verbundenen, weiteren öffentlichen und privaten Dienstleistungen auf eine neue, zukunftsorientierte Basis zu stellen. Damit sollte man endgültig aus der nunmehr jahrzehntelangen Phase des Abbaues, der Provisorien und der Unsicherheit herauskommen. Sollte dieses Vorhaben nicht realisiert werden können, so ist mit Bestimmtheit ein weiterer Substanzverlust in unserem Dienstleistungssektor und mit spürbaren Auswirkungen auf die Frequenz der Bahnlinien im Kanton Thurgau (Gütertransporte) zu rechnen. Auch für den Weiterbestand der Autofähre werden dann die Voraussetzungen ungünstiger. Es geht im übrigen auch darum, ein heute brachliegendes, seit jeher dem Verkehrs- und Lagerhausbetrieb dienendes Areal sinnvoll zu nutzen und es zusätzlich dem Publikum für Erholung und Sportmöglichkeiten zu erschliessen."

Im Einspracheentscheid wird unter anderem erwähnt, es könne nicht darum gehen, einzelne Bestandteile des Planes hinauszubrechen oder wesentlich abzuändern. Der Plan stelle ein Ganzes dar und sei als solcher zu werten und zu beurteilen. Ein Siloraum von rund 20'000 t stelle das absolute Mindestmass dessen dar, was aus wirtschaftlichen Gründen notwendig sei. Ob von einer Baute eine das Landschafts- oder Ortsbild beeinträchtigende Wirkung ausgehe, sei nicht absolut, sondern durch Abwägen der konkreten Planungsziele gegen die der Planungsgrundsätze zu ermitteln, wobei der bestehende Zustand zu berücksichtigen sei.

- c) Am 27. März 1981 führte das Baudepartement eine Einigungsverhandlung zwischen den Parteien durch; die Ergebnisse

der Besprechungen werden in den weiteren Erwägungen berücksichtigt. An der Sitzung waren auch Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen und der möglichen Investoren sowie Vertreter der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) anwesend.

- d) Der Thurgauer Heimatschutz ist ein Verein nach Art. 60 ff. ZGB. Er stellt sich laut dem Zweckartikel seiner Statuten unter anderem die Aufgabe, "... das Landschafts- und Ortsbild vor Zerstörung, Entstellung, Beeinträchtigung und Entwürdigung zu schützen, seine harmonische Entwicklung zu schützen und zu fördern und Bauten und Anlagen unserer Zeit dem Orts- und Landschaftsbild entsprechend angemessen zu gestalten ..". Das für die Beschwerdeführung erforderliche rechtliche Interesse kann bei der vorliegenden Sachlage - Geltendmachung von Belangen des Orts- und Landschaftsschutzes - als gegeben erachtet werden. Der Regierungsrat hat den Thurgauer Heimatschutz schon bisher bei ähnlicher Sachlage als zur Einsprache- bzw. Beschwerdeführung legitimiert anerkannt (vgl. RRB Nr. 1523 vom 23.8.1977). Auf die vorliegende Beschwerde ist daher einzutreten.
- e) Die Frage des Beschwerdeführers, ob die SBB das NHG beachten müssten, ist klar mit einem Ja zu beantworten; denn gemäss Art. 3 NHG sind Bundesbetriebe zur Beachtung des Gesetzes verpflichtet. Diese Tatsache wurde auch nicht bestritten. Allerdings ist im vorliegenden Fall keine obligatorische Stellungnahme der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) gemäss Art. 7 NHG erforderlich, weil das Gebiet nicht in einem Inventar des Bundes enthalten ist. Die ENHK hat jedoch gemäss Art. 8 NHG ein Gutachten erstellt. Dieses soll aufgrund des erwähnten Artikels so früh als möglich erstattet werden. Im vorliegenden Fall lag das Gutachten bereits in der Planungsphase vor.

Im Rahmen der Beschwerdebehandlung hat das Gutachten keine direkte Verbindlichkeit. Für den Regierungsrat ist es aber von Vorteil, dass er seinen Entscheid in Kenntnis des Gutachtens fällen kann. In der Ergänzung zum Gutachten vom 29. April 1981 hält die ENHK unmissverständlich fest:

"Wir halten den Silo wegen seines Volumens als für Orts- und Landschaftsbild untragbar. Auch sorgfältigste architektonische Gestaltung und wohlbedachte Farbgebung vermöchten daran nichts zu ändern."

- f) Der Beschwerdeführer rügt in formeller Hinsicht, der Gemeinderat sei nicht auf alle seine Argumente eingegangen. Er legt indessen nicht näher dar, auf welche Argumente sich diese behauptete Unterlassung bezogen haben soll. Unter diesen Umständen kann der Regierungsrat auf diesen Vorwurf nicht eintreten, da es nicht seine Sache sein kann, den angefochtenen Entscheid daraufhin zu untersuchen, ob er für jede in der Einsprache aufgeworfene Frage eine Antwort enthalte (vgl. RBRR 1973 S. 395).
- g) Der Beschwerdeführer erhebt in der Hauptsache die Rüge, der vorgesehene Silo stehe nicht im Einklang mit § 94 BauG, wonach Bauten das Orts- und Landschaftsbild nicht beeinträchtigen dürfen und sich so in ihre Umgebung einzugliedern haben, dass sie die Gesamtwirkung nicht stören. Die kantonalen Fachstellen der Denkmalpflege und des Landschaftsschutzes sowie die ENHK teilen durchwegs diese Bedenken.

Nach den Ausführungen der SBB ist der Silo aus wirtschaftlichen Gründen einerseits standortbedingt und bedarf andererseits aus denselben Gründen des geplanten minimalen Fassungsvermögens von etwa 20'000 Tonnen. Dies sind demnach Fakten, von denen bei der Beurteilung des Silos unter dem Blickwinkel von § 94 BauG auszugehen ist.

Das Baugesetz verhindert nicht a priori den Bau eines derartigen Silos. Es ist bei der Bewertung sowohl dessen Wirkung auf seine Umgebung wie auch seine Vereinbarkeit mit deren Nutzungsbestimmung zu berücksichtigen.

Der Silo kommt nicht in eine natürliche Uferlandschaft zu liegen. Bereits heute ist das Gelände mit Lagerhäusern überbaut. Zwischen der SBB-Zone und der Aach liegt zudem eine Industriezone, für die besonders bezüglich Gebäudehöhe und -länge keine Beschränkungen bestehen. Die Nutzungsarten der näheren Umgebung verhindern also den Bau eines Silos keineswegs. Etwas problematischer erscheint hingegen die Vereinbarkeit des Silos mit dem weiteren Landschaftsbild. Der Silo liegt mit einer Höhe von 58 m und einer Grundfläche von 790 m² in der Grössenordnung des Bettenhauses des Kantonsspitals Frauenfeld. Es ist klar, dass ein Bau von einem derartigen Volumen das Bodenseeufer weitherum dominieren würde. Diese Tatsache vermag für sich allein jedoch den Silo noch nicht zur störenden Baute zu machen, da andernfalls überhaupt keine Silos mehr gebaut werden könnten, weil davon jeder je nach Grösse das nähere oder weitere Landschaftsbild prägt. Als störend wird indessen im vorliegenden Fall die eher plump wirkende Form des Silos empfunden. Der Regierungsrat ist indessen - wie auch der Gemeinderat Romanshorn - der Auffassung, es könne im Baubewilligungsverfahren mittels Auflagen bezüglich der Gestaltung eine spürbare Verbesserung der Wirkung des Baukörpers auf seine Umgebung herbeigeführt werden.

Die Beschwerde des Thurg. Heimatschutzes ist daher abzuweisen, soweit darauf einzutreten war.

5. a) Der Thurg. Naturschutzbund und der Schweiz. Berufsfischerverband am Bodensee erhoben am 23. Januar 1981 resp. am 22. Januar 1981 fristgemäss Einsprache gegen die Entscheide des Gemeinderates vom 7. Januar 1981 (versandt am 9. Januar 1981). Sie stellen im wesentlichen den Antrag, auf den Bootshafen sei zu verzichten. Der Naturschutzbund beauf-^{an}tragt überdies, die Sperrzone sei flächenmässig auszudehnen; zudem sei die Ausnahmeregelung für Sportfischer fallenzu-

lassen und für die Berufsfischer eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 10 km/Std. festzulegen. Die vorgesehenen Erschliessungsanlagen seien so zu planen, dass das Naturschutzgebiet nicht tangiert werde.

In der Begründung wird geltend gemacht, es bestehe kein Bedürfnis der Anwohner nach einem Hafen. Der zusätzliche Hafen führe zu einer für thurgauische Verhältnisse einmaligen Anhäufung von Booten. Die grössere Bootsdichte beeinträchtige die Fischer bei der Ausübung ihres Berufes. Der Hafen liege neben einem wichtigen Flachwassergebiet; der noch vorhandene Schilfgürtel sei ein guter Laichplatz. § 24bis der Kantonsverfassung (KV) verpflichte den Kanton, die natürlichen Verhältnisse am Bodensee zu schützen. Im übrigen wird auch auf Art. 21 NHG, Art. 1 und 3 Raumplanungsgesetz (RPG) und § 94 BauG hingewiesen, welche alle eine Schonung der Natur stipulierten. Bei der Egnacher und Salmsacher Bucht handle es sich um ein Wasservogelgebiet von internationaler Bedeutung; durch den zunehmenden Bootsverkehr ergäben sich für die Wasservögel katastrophale Folgen. Nicht einzusehen sei, weshalb für die Sportfischer eine Ausnahmeregelung notwendig sei. Besonders bedenklich sei, dass die projektierte Erschliessungsstrasse ein rechtskräftig ausgeschiedenes Naturschutzgebiet tangiere.

- b) Der Gemeinderat beantragt in seiner Vernehmlassung die Abweisung der Beschwerden. Bezüglich der Begründung verweist er auf die Einspracheentscheide, da sich der Gemeinderat bereits darin mit den Argumenten auseinandergesetzt habe. Sämtliche Einzelprobleme, welche nicht das grundsätzliche Konzept in Frage stellen, seien in den späteren Bewilligungsverfahren zu behandeln. Der eigentliche Hafen (ohne Infrastrukturanlagen) unterliege nicht der planerischen und baupolizeilichen Hoheit des Gemeinderates. Gemäss Gewässerkorrektionsgesetz sei der Regierungs-

rat Bewilligungsbehörde. Vor allem wird gleich wie beim Thurg. Heimatschutz (Ziffer 4.b) auf die Bedeutung des Vorhabens hingewiesen. Vorgängig sei geprüft worden, ob der Regierungsrat die erforderliche Bewilligung erteilen würde. Bei der Beantwortung der Interpellation Hutter sei festgestellt worden, dass eine beschränkte Anzahl neuer Häfen im Lichte von § 24bis KV auch künftig möglich sei. Gestützt auf die Arbeiten in der Regional- und Kantonalplanung sei zum projektierten Hafen Romanshorn in befürwortendem Sinne Stellung genommen worden. Die vorgesehene Freihaltezone im Bereich der Salmsacher Aach sowie das Sperrgebiet mit einer restriktiven Ausnahmeregelung trügen den Bedenken seitens der Fischerei und des Vogelschutzes in weitgehendem Masse Rechnung. Die Befürchtung, es wären bald 350 neue Sportboote auf dem See, erscheine als übertrieben. Selbst an den schönsten Sommertagen befände sich ein ganz wesentlicher Teil der Boote noch im Hafen. Mit Bezug auf die projektierte Erschliessungsstrasse sei zu bemerken, dass auf das Naturschutzgebiet strikt Rücksicht genommen worden sei.

- c) Am 27. März 1981 führte das Baudepartement eine Einigungsverhandlung zwischen Vertretern der verschiedenen Parteien durch. Dabei zeigte sich, dass die Beschwerdeführer den Hafen nicht in erster Linie wegen der baulichen Eingriffe am Ufer ablehnen, sondern wegen der Bedenken, dass die Bootszahlen weiter zunehmen, wodurch nach ihrer Auffassung die noch bestehenden natürlichen Ufer weiterhin zerstört würden. Deshalb müsse nach ihrer Meinung grundsätzlich jeder neue Hafen verhindert werden. Die weiteren Ergebnisse der Besprechungen werden in den Erwägungen berücksichtigt.

- d) Der Thurg. Naturschutzbund ist analog dem Thurg. Heimatschutz zur Beschwerde legitimiert (Ziffer 4. d), da Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes zur Diskussion stehen. Gemäss neuerer Auslegung von § 47 Abs. 1 GOG, welche sich vor allem auf Art. 33 RPG abstützt, ist zur Beschwerde gegen Nutzungspläne befugt, wer dadurch berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Abänderung hat. Der Schweizerische Berufsfischer-Verband am Bodensee hat auch Mitglieder im Raume Romanshorn, welche wegen ihrer Berufsausübung ein aktuelles Interesse an der Nutzung und Gestaltung des Ufers haben. Die Legitimation zur Beschwerdeführung ist daher gegeben.
- e) Ein Bootshafen kann rechtlich nicht Bestandteil eines Arealüberbauungsplans sein, da er ausserhalb des Gemeindegebietes und damit ausserhalb des Kompetenzbereiches der Gemeindebehörde liegt. Es ist allein Sache des Regierungsrates, ob er dafür eine Konzession nach GKG erteilen will, wofür die Einreichung eines Bauprojektes notwendig wäre. Da aber die SBB die Realisierung der gesamten Ueberbauung u.a. von diesem Bootshafen abhängig machen und weitere Planungsarbeiten für sie nur bei einem positiven Entscheid sinnvoll wären, hat der Regierungsrat schon heute grundsätzlich zu dem geplanten Bootshafen Stellung zu nehmen, so dass es sich rechtfertigt, auf die Einwendungen der Beschwerdeführer einzutreten. Diese Stellungnahme vermag jedoch das ordentliche Konzessionsverfahren nach GKG nicht zu ersetzen.
- Auch im vorliegenden Fall darf der Hafen nicht isoliert betrachtet werden. Er bildet einen wesentlichen Bestandteil im ganzen Konzept des Arealüberbauungsplans. Die grundsätzlichen Ueberlegungen zur Situation des Oberthurgaus und des Verkehrsknotenpunkts Romanshorn sind daher auch für den Hafen zutreffend.

Wie der Gemeinderat ausführt, wurde im Rahmen der Regional- und Kantonalplanung ein Entwurf für ein Konzept der Bootstationierung erarbeitet, welches eine bestimmte Ordnung der Wasserliegeplätze anstrebt. Ziel des Konzepts ist es einerseits, die Ufer möglichst zu schonen, insbesondere jene im Bereich von Flachwasserzonen, die noch nicht verbaut sind. Andererseits sollen die Ufer für die Erholung in sinnvoller Weise genutzt werden. In diesem Konzept ist auch der projektierte Hafen von Romanshorn enthalten. Landseitig steht ein grosses Areal zur Verfügung, wo Parkplätze, Trockenliegeplätze sowie die notwendigen Hochbauten erstellt werden können. Diese Anlagen würden in dem baulich bereits genutzten Areal die Landschaft und Erholungsfunktionen nicht beeinträchtigen. Durch die neue Erschliessungsstrasse wird auch eine einwandfreie Zufahrt geschaffen. Der Hafen liegt zwischen dem bestehenden Hafen für die Grossschifffahrt und dem Werfthafen der SBB. In diesem Bereich befindet sich eine durchgehende Ufermauer. Somit wird kein Naturufer tangiert. Der neue Hafen ist gut in die bestehenden Anlagen integriert. § 24^{bis} KV und Art. 21 NHG sind daher nicht verletzt. Die natürlichen Verhältnisse, insbesondere die Ufervegetation, werden nicht gestört. Der neue Hafen gliedert sich in die Umgebung ein und stört die Gesamtwirkung nicht.

Die Nachfrage nach Bootsliegeplätzen ist sehr gross. Selbstverständlich entspricht ein Hafen mit 350 Wasserliegeplätzen nicht nur dem Bedürfnis Romanshorns, sondern einem grösseren Einzugsbereich. In den "Zielen der Raumordnungspolitik" ist Romanshorn als Schwerpunkt des Fremdenverkehrs mit bestehender touristischer Infrastruktur eingestuft. Am Obersee sind drei derartige Schwerpunkte bezeichnet: Arbon, Romanshorn, Kreuzlingen. Der Ausbau eines bestehenden Schwerpunktes steigert die Attraktivität zusätzlich. Jede Schwerpunktbildung führt zu einer grösseren Dichte. Auch für die Fischerei ist es vorteilhaft, wenn nicht überall Boote

stationiert werden, sondern wenn diese an bestimmten Orten konzentriert werden.

Die Beschwerdeführer machen zu Recht auf die Bedeutung und den Wert des südlichen Uferabschnittes aufmerksam. Es handelt sich bei der Salmsacher und Egnacher Bucht um einen sehr wichtigen natürlichen Uferabschnitt, und er ist im Entwurf zu einem Konzept der Bootsstationierung auch so eingestuft. In diesem Gebiet sind bestehende Anlagen der Bootsstationierung, besonders Einzelbojen, kurzfristig zu entfernen. Im vorliegenden Plan wurde entsprechend der Bedeutung des Gebietes für die Fischerei und den Wasservogelschutz ein Teil dieses Ufers anschliessend an die SBB-Werft einer Sperrzone zugeordnet, wodurch die Auswirkungen des neuen Hafens von diesem Gebiet ferngehalten werden sollen. Die Einbeziehung der vorgesehenen Sperrzone in den Arealüberbauungsplan hat aber lediglich orientierenden Charakter. Die Ausscheidung der Sperrzone und die Regelung allfälliger Ausnahmen werden auf dem durch die internationalen Uebereinkünfte und durch das Bundesrecht festgelegten Weg rechtlich fixiert werden müssen, so dass auf die Begehren der Beschwerdeführer bezüglich der Sperrzone in diesem Verfahren nicht einzutreten ist. Bereits jetzt kann aber gesagt werden, dass sich der Regierungsrat auf jeden Fall zu gegebener Zeit für die Berücksichtigung dieser Anliegen einsetzen wird.

In Art. 3 RPG (Planungsgrundsätze) ist festgehalten, dass die Landschaft zu schonen ist. Insbesondere sollen sich Bauten und Anlagen in die Landschaft einordnen; See- und Flusssufer sollen freigehalten und öffentlicher Zugang und Begehung erleichtert werden; naturnahe Landschaften und Erholungsräume sollen erhalten bleiben. Dass sich die Hafenbaute in die Umgebung einfügt, wurde bereits erwähnt. Mit der vorliegenden Planung wird ein grosser Uferabschnitt

im Siedlungsbereich öffentlich zugänglich gemacht. Vor der Werft wird sogar ein Steg gebaut, damit der Weg im Uferbereich geführt werden kann. Zusätzlich wird neu eine Grünfläche geschaffen, welche von jedermann benützt werden kann. Gebiete, die von ihrer Qualität her als Naturschutzgebiete zu bezeichnen sind, werden umgangen. In dieser Hinsicht erfüllt das Projekt die erwähnten Grundsätze und bringt verschiedene Vorteile.

Die vorgesehenen baulichen Anlagen, insbesondere die Zufahrt zum Areal, liegen ausserhalb des im Zonenplan bezeichneten Naturschutzgebietes. Die Erschliessungsstrasse nach Salmsach, welche auch als Fussweg dient, tangiert das Naturschutzgebiet nur am Rande. Der Planmassstab des Zonenplans (1 : 5'000) erlaubt keine eindeutige Beurteilung. Hingegen führt der Fussweg durch das Naturschutzgebiet. Er ist jedoch so geführt, dass keine von der Qualität her schutzwürdigen Gebiete (z.B. Ufervegetation) zerstört werden. Durch diesen Weg wird jedoch eine grössere Grünfläche der Öffentlichkeit zugänglich.

Unter diesen Umständen sind die Beschwerden des Thurg. Naturschutzbundes und des Schweiz. Berufsfischer-Verbandes am Bodensee abzuweisen, soweit darauf einzutreten war.

Auf Antrag des Baudepartementes
beschliesst der Regierungsrat:

1. Der Arealüberbauungsplan wird mit den nachstehenden Auflagen genehmigt.
 - a) Die Gestaltung der Bauten in der Lagerhauszone Nr. 3 hat unter Berücksichtigung der Erwägungen zu erfolgen.
 - b) Der Gestaltung des Silos ist im Baubewilligungsverfahren besondere Beachtung zu schenken.

- c) Für die Bauten und Anlagen im Hochwasserprofil ist eine separate Bewilligung des Regierungsrates gemäss Gewässerkorrektionsgesetz erforderlich.

Damit werden die folgenden Bestandteile verbindlich:

- Einbezogenes Gebiet
- Baulinien
- Nutzungszonen mit den entsprechenden Massen
- Schematische Lage der Strassen und Wege
- Konzeption der Ueberbauung gemäss den Bauphasenplänen

2. Die Beschwerden des Thurg. Heimatschutzes, des Thurg. Naturschutzbundes und des Schweiz. Berufsfischer-Verbandes am Bodensee werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten worden ist.

3. Mitteilung an:

- Gemeinderat Romanshorn, 8590 Romanshorn (chargé mit Rückschein), unter Beilage eines Arealüberbauungsplans mit Bericht sowie zwei Bauphasenplänen (mit Genehmigungsvermerken)
- Schweiz. Bundesbahnen, Generaldirektion, 3030 Bern (chargé mit Rückschein)
- Schweiz. Bundesbahnen, Kreisdirektion III, Kasernenstrasse 95/97, 8004 Zürich (chargé mit Rückschein)
- Thurg. Heimatschutz, Präsident Dr. H.U. Wepfer, Wolfackerweg 3, 8280 Kreuzlingen (chargé mit Rückschein)
- Thurg. Naturschutzbund, Präsident G. Leutenegger, Erlenstrasse 4, 8280 Kreuzlingen (chargé mit Rückschein)
- Schweiz. Berufsfischer-Verband am Bodensee, Präsident Adolf Imhof, Fischer, 8592 Uttwil (chargé mit Rückschein)
- Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission, Postfach 1987, 3001 Bern (chargé mit Rückschein)

./.

- Baudepartement unter Anschluss der Beschwerdeakten (2)
- Amt für Wirtschaft und Verkehr
- Seepolizei
- Jagd- und Fischereiverwaltung
- Kantonsforstamt
- Amt für Umweltschutz und Wasserwirtschaft
- Tiefbauamt
- Amt für Denkmalpflege
- Amt für Raumplanung unter Beilage eines Arealüberbauungsplans mit Bericht sowie zwei Bauphasenplänen (mit Genehmigungsvermerken) sowie der übrigen Akten



Für richtige Ausfertigung
DER STAATSSCHREIBER
I. V. Der Adjunkt

Expediert:

29. Juni 1981