

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend «Bahnhof Winterthur 2045+» – Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung Hauptbahnhof, eingereicht von Stadtparlamentarier A. Geering (Die Mitte / EDU-Fraktion)

Am 26. Januar 2023 reichte Stadtparlamentarier Andreas Geering (Die Mitte / EDU-Fraktion) folgende Schriftliche Anfrage ein:

«In der Entwicklungsplanung «Bahnhof Winterthur 2045» rechnet der Stadtrat mit «künftig erwarteten 156'000 Bahnreisenden pro Tag» oder in einer Medienmitteilung des Departements Bau mit 180'000 ein- oder aussteigenden Reisenden im Jahr 2050. Diese unglaublich tiefen Prognosen begründet der Stadtrat damit, dass nicht «auf Vorrat» gebaut werden soll.

Wenn hingegen – wie der Regierungsrat in der Antwort auf eine Anfrage – mit vier Prozent Nachfragesteigerung gerechnet wird, müsste im HB Winterthur bereits 2036 mit ca. 250'000 Reisenden gerechnet werden. Wenn zudem die klimapolitischen Ziele mit einer markanten Verlagerung von MIV auf einen attraktiven ÖV erreicht werden sollen, müsste die Nachfragesteigerung pro Jahr noch deutlich höher sein als vier Prozent.

Mit zu tiefen Prognosen kämen notwendige Erweiterungsbauten viel zu spät. Bereits heute aber platzt der Mobilitätshub HB Winterthur aus allen Nähten. Das Gedränge in den Spitzenzeiten ist gefährlich. Speziell Menschen mit besonderen Bedürfnissen sind im Hauptbahnhof stark benachteiligt. Die SBB möchten sich aber aktuell auf eine reine Verschönerungsaktion der Unterführung Süd beschränken, welche an den Kapazitäten nichts ändert.

In der Entwicklungsplanung ist die Rede von einem temporären Wendebahnhof Vogelsang. Diesen braucht es unbedingt während des Baus von zusätzlichen Durchgangsgleisen. Als Alternative zu zwei bis vier weiteren Durchfahrts-gleisen wäre er aber allein schon aus umweltpolitischen Gründen völlig ungenügend und mit den langen Umsteigewegen höchst unattraktiv.

- 1. Wie begründet der Stadtrat die zu tiefen Prognosen und dementsprechend die verspäteten Kapazitätserhöhungen in der Entwicklungsplanung?*
- 2. Ist der Stadtrat bereit, sich mit aller Vehemenz für eine breitere Aufweitung des unteren Teils der südlichen Per-sonabgänge 6/7 und 8/9 anstelle blosser Kosmetik einzusetzen?*
- 3. Ist der Stadtrat bereit, sich auch für eine baldige dritte Querung oder/und eine Verbreiterung der Unterführung Süd einzusetzen?*
- 4. Ist der Stadtrat bereit, sich für eine zukunftsgerichtete Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung des regionalen und städtischen ÖV einzusetzen, die das Umsteigen vom Auto auf den ÖV attraktiv macht und somit dem Ziel von Netto Null Tonnen CO2 gerecht wird? Ist er also bereit, sich für eine kompakte Lösung mit zwei bis vier zusätzlichen Durchgangsgleisen und kurzen Umsteigewegen einzusetzen?*
- 5. Ist der Stadtrat bereit, alles zu tun, dass ein temporärer Wendebahnhof Vogelsang spätestens mit der Eröffnung des Brüttenertunnels realisiert ist? Könnten dadurch spätere – teure – Anpassungen der Gleisgeometrie vermieden werden?»*

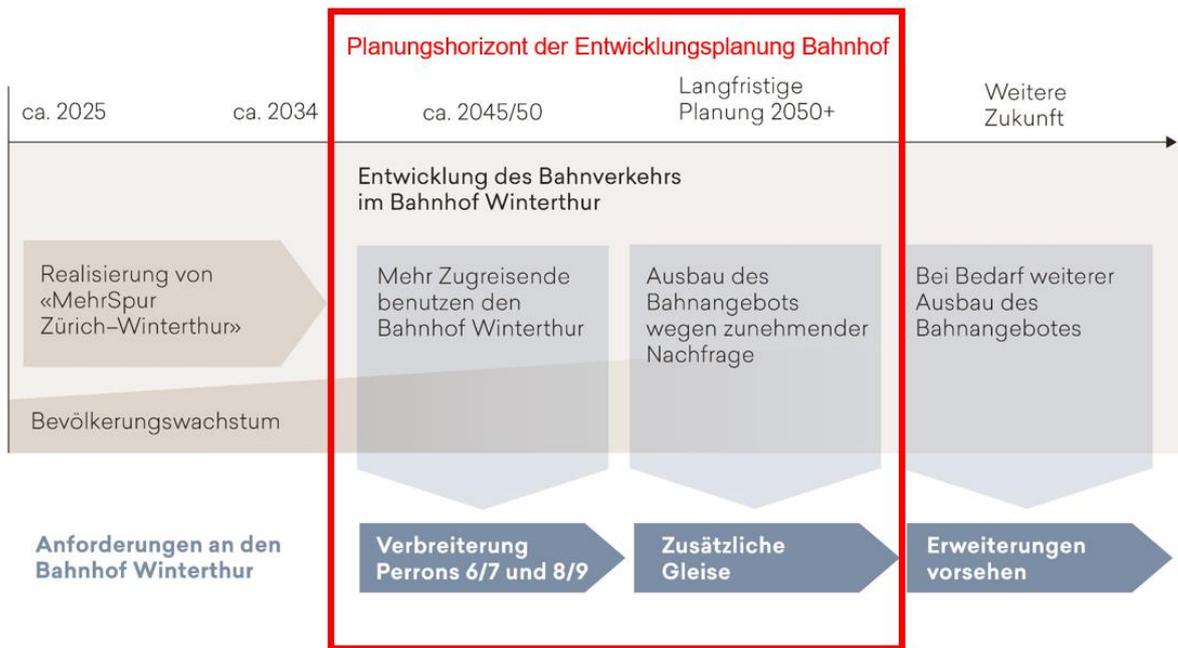
Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Der Bahnhof Winterthur wird den Verkehrsanforderungen, die gemäss heutiger Prognosen weiter zunehmen, längerfristig nicht mehr genügen. Unbestritten ist auch, dass die heutige Personenunterführung Süd den Anforderungen an eine hochfrequentierte Personenunterführung und Quartierverbindung nicht mehr genügt.

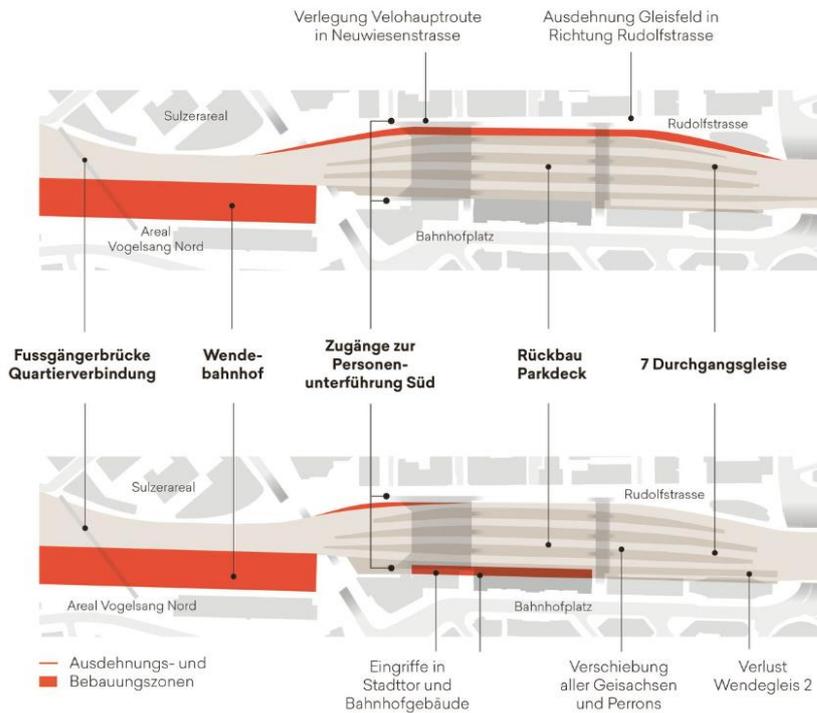
Die Stadt Winterthur und die SBB haben deshalb von 2019 bis 2021 gemeinsam eine umfassende Entwicklungsplanung für den Winterthurer Hauptbahnhof vorgenommen und verschiedene Ausbauvarianten für den Zeithorizont 2045 und darüber hinaus untersucht. Die Ergebnisse wurden im Oktober 2021 öffentlich kommuniziert.

Um Komfort und Kapazität für die wachsende Anzahl Reisende am Bahnhof sicherzustellen, müssen gemäss SBB die Perrons 6/7 und 8/9 bis etwa zehn Jahre nach Inbetriebnahme der neuen Doppelspurlinie des Projekts MehrSpur Zürich-Winterthur verbreitert werden, also etwa im Zeithorizont 2045. Danach kann das Bahnangebot weiterhin der Nachfrage entsprechend ausgebaut werden. Für diesen Ausbau sind langfristig zusätzliche Gleise erforderlich.

Die geplanten Ausbauschritte sind schematisch in folgender Grafik dargestellt:



Die Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+ eruierte sieben oberirdische Durchgangsgleise und einen neuen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord als zielführendste strategische Stossrichtung für den langfristigen Bahnhofsausbau. Zur strategischen Stossrichtung Bahnhof Winterthur 2045+ gehören zwei Untervarianten: die Verbreiterung der Perrons 6/7 und 8/9 in Richtung Rudolfstrasse oder in Richtung Bahnhofgebäude/Bahnhofplatz. Beide Varianten erlauben eine hohe Flexibilität bezüglich des langfristigen Bahnhofsbaus. Damit bleibt auch ein Tiefbahnhof, der noch mehr Bahn-Kapazitäten schaffen würde, als sehr langfristige Ausbauoption über den Zeithorizont 2050 hinaus möglich.



Vergleich der beiden Bestvarianten der strategischen Stossrichtung mit sieben Durchgangsbahnhof und Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord.

Der definitive Variantenentscheid zum Bahnhofausbau muss für die SBB spätestens bis 2035 gefällt werden, damit die Projektierung für die als erstes erforderlichen Perronverbreiterungen zeitgerecht gestartet werden kann. Bis dahin müssen verschiedene stadträumliche und verkehrliche Aspekte rund um den Bahnhof weiter vertieft werden, um diese Erkenntnisse bei der späteren Wahl der Ausbauvariante berücksichtigen zu können. Dies betrifft insbesondere die Vertiefungsräume Rudolfstrasse, Bahnhof- bis St.-Georgen-Platz, Areal Vogelsang Nord und die SBB-Personenunterführung Süd.

In ihrer Vereinbarung vom 4. Oktober 2021 haben sich die SBB und die Stadt Winterthur verpflichtet, die genannten Vertiefungsräume und die damit verbundenen offenen Fragen zeitnah anzugehen. Dabei soll die im Rahmen der Entwicklungsplanung Bahnhof etablierte gute kooperative Planungskultur weitergeführt werden. Gleichzeitig soll die Bevölkerung bei Themen von öffentlichem Interesse in geeigneter Weise einbezogen werden.

Der Stadtrat hat mit der Beantwortung dieser Schriftlichen Anfrage entschieden, eine Testplanung zum Stadtraum Bahnhof durchzuführen, auf deren Grundlage ein neuer Masterplan für die langfristige Weiterentwicklung des Bahnhofumfelds erarbeitet werden soll. Im Jahr 2023 werden die Vorarbeiten zu dieser Testplanung starten, die in den nächsten Jahren durchgeführt werden soll.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Wie begründet der Stadtrat die zu tiefen Prognosen und dementsprechend die verspäteten Kapazitätserhöhungen in der Entwicklungsplanung?»

Der Stadtrat unterstützt den bedarfsorientierten Ausbau der Kapazitäten im Hauptbahnhof Winterthur gemäss der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+. Prognosen sind naturge-

mässig immer mit Unsicherheiten behaftet. Sie basieren auf Annahmen und versuchen, die zukünftige Entwicklung möglichst plausibel abzuschätzen. Bei einem Vergleich von Prognosezahlen ist immer die Ausgangsgrösse und der Bezugsrahmen zu berücksichtigen.

Die Zahl der zukünftig erwarteten 156 000 Bahnreisenden pro Tag stammt aus dem Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur: Bahnausbau via Brüttenertunnel», welches bis Mitte der 2030er-Jahre umgesetzt wird. Diese Prognose bezieht sich auf den Ausbau der Bahnkapazität im Korridor zwischen Zürich und Winterthur auf rund 900 Züge mit total 156 000 Reisenden pro Tag im Jahr 2035. Darin enthalten sind auch alle Reisenden, die in Winterthur Richtung Ostschweiz durchfahren. Die geschätzten 180 000 ein- und aussteigenden Reisenden aus allen Korridoren am HB Winterthur im Jahr 2050 basieren auf einer Prognose der SBB ausgehend von den effektiven 109 000 Ein- und Aussteigenden im Jahr 2018.

Die in der Anfrage ebenfalls erwähnte Prognose von vier Prozent Nachfragesteigerung pro Jahr ist einer Antwort der Regierung von 2009 auf eine parlamentarische Anfrage zum Thema Kapazitäts- und Fussgängerprobleme im HB Winterthur entnommen (KR-Nr. 293/2009). Diese Wachstumsprognose bezieht sich auf die Anzahl Zugpassagiere am HB Winterthur im Zeithorizont der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn, die von 2014 bis Ende 2018 umgesetzt worden ist. Insgesamt wurde damit das S-Bahn-Angebot um 25 % erhöht. Der Kapazitätsausbau war auf nationale und regionale Grossprojekte abgestimmt, wozu auch der Bau der Durchmesserlinie am HB Zürich gehörte.

Die mit der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+ angepeilten Ausbauschritte stützen sich auf die heute aktuelle Prognose von 180 000 ein- und aussteigenden Reisenden am HB Winterthur bis 2050 ab. Dies entspricht einer doch erheblichen Zunahme von mehr als 50 % in den nächsten 30 Jahren. Diese Prognose liegt im oberen Bereich der Bandbreite der übrigen Wachstumsprognosen, welche auch der laufenden Revision des kommunalen Richtplans zugrunde gelegt wurde:

- Winterthur wächst um etwa 750 bis 1500 Einwohnerinnen und Einwohner pro Jahr und wird gemäss allen vorliegenden Prognosen bis 2040 weiterwachsen.
- Ende 2022 lebten rund 120 000 Personen in Winterthur (Einwohnerkontrolle), 75 000 Beschäftigte gingen in Winterthur einer Arbeit nach (STATENT, 2020) und alleine an der ZHAW studierten rund 11 000 Personen (ZHAW-Jahresbericht 2021).
- Bis 2040 wird die Bevölkerungszahl gemäss Bevölkerungsprognose der Stadt Winterthur (2019) gegenüber heute um 15 000 auf 135 000 Einwohnerinnen und Einwohner ansteigen, das ist ein Zuwachs von 11 %.
- Hält das Wachstum der Studierendenzahlen der ZHAW unvermindert an, ist bei einem jährlichen Zuwachs von rund drei Prozent bis im Jahr 2040 mit zusätzlich 8 000 Studierenden, d.h. total 19 000 Studierenden, zu rechnen.
- Zugleich hat die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) im regionalen Richtplan von 2016 das Wunschziel formuliert, bis ins Jahr 2030 40 000 neue Arbeitsplätze in der Region Winterthur anzusiedeln, was einer Zunahme von ca. 50 % entspricht.

Mit der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+ wurde eine aus Sicht des Stadtrats weit-sichtige Ausbaustrategie für den Hauptbahnhof erarbeitet, die einen nachfragegerechten Kapazitätsausbau gemäss diesen Prognosen ermöglicht.

Zur Frage 2:

«Ist der Stadtrat bereit, sich mit aller Vehemenz für eine breitere Aufweitung des unteren Teils der südlichen Perronabgänge 6/7 und 8/9 anstelle blosser Kosmetik einzusetzen?»

Der Stadtrat unterstützt den bedarfsorientierten Ausbau der Kapazitäten im Bahnhof Winterthur gemäss der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+.

Die Behebung der Engpässe bei den genannten Perronabgängen der Perrons 6/7 und 8/9 ist ein erklärtes Ziel der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+. Die Notwendigkeit des Ausbaus ist auch seitens SBB unbestritten. Über den richtigen Zeitpunkt des Ausbaus gibt es jedoch zum Teil noch unterschiedliche Ansichten zwischen Stadt und SBB, die im Folgeprozess geklärt werden müssen (vgl. Antwort zu Frage 3).

Die von der SBB in nächster Zeit geplante gestalterische Auffrischung der Personenunterführung Süd sieht noch keinen Kapazitätsausbau vor. Mit dem aktuell vorliegenden Projekt werden baulich einzig die Zugänge zur Personenunterführung Süd auf Seite Rudolfstrasse angepasst. Die Rampe Richtung Kesselhausplatz bleibt bestehen, die zwei schmalen Treppenabgänge verschwinden. Sie werden ersetzt durch eine neue, breitere Treppe Richtung Hotel Wartmann.

Zur Frage 3:

«Ist der Stadtrat bereit, sich auch für eine baldige dritte Querung oder/und eine Verbreiterung der Unterführung Süd einzusetzen?»

Der Ausbau und die Verbreiterung der Personenunterführung Süd zu einer grosszügigen und attraktiven Quartierverbindung ist ein wichtiges Element der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+. Zusätzlich werden seitens Stadt eine neue Fussgängerbrücke vom Areal Vogel-sang Nord zum Sulzerareal und eine neue Fussgänger Verbindung über das Gleisdreieck im Norden des Hauptbahnhofs als wichtige neue Querungen angestrebt. Dieser Ausbau der Quermöglichkeiten knüpft an das immer noch gültige Leiterprinzip zum Stadtraum Bahnhof aus den 90er-Jahren an. Gemäss der Entwicklungsplanung Bahnhof müssen jedoch auch die Längsverbindungen und insbesondere die Zugänge zum Bahnhof von Süden und von Norden gestärkt werden, weil die Pendlerströme aus den Entwicklungsarealen im Norden und Süden des Bahnhofs stetig zunehmen. Künftig braucht es z.B. grosszügige Zugangsrampen von Süden von Seiten Rudolfstrasse und von Seiten Salzhausplatz.

Der Ausbau der Personenunterführung Süd muss sinnvollerweise zusammen mit den Perronverbreiterungen erfolgen, weil dann auch die Zugänge zu den Perrons 6/7 und 8/9 neu erstellt werden müssen. Gemäss SBB ist eine Verbreiterung der Perrons erst rund zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Mehrspur Zürich-Winterthur notwendig, also etwa im Zeithorizont 2045. Der Grund dafür ist, dass sich nach der Eröffnung der Mehrspur Zürich–Winterthur die Reisenden dank dem signifikanten Mehrangebot auf mehr Züge verteilen werden. Damit sinkt die Belastung pro Zug vorerst deutlich. Bis die Nachfragesteigerungen wieder das Niveau vor Einführung der neuen Angebote erreichen, dauert es nach Einschätzung der SBB mindestens 10 Jahre.

Angesichts der für die Bahnreisenden schon heute spürbaren Engpässe auf den Perrons und den Zugangsrampen muss dieser Zeithorizont aus Sicht des Stadtrates dennoch dringend hinterfragt werden. Gleichermassen wie bei der neuen Personenunterführung Nord wird sich der Stadtrat bei der Personenunterführung Süd dafür einsetzen, dass diese Personenunterführung künftig neben den betrieblichen Anforderungen an die Kapazität auch die städtischen Bedürfnisse an eine attraktive und hochwertige Quartierverbindung vollumfänglich erfüllen wird. Eine zeitnahe Umsetzung ist dem Stadtrat ein wichtiges Anliegen.

Zur Frage 4:

«Ist der Stadtrat bereit, sich für eine zukunftsgerichtete Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung des regionalen und städtischen ÖV einzusetzen, die das Umsteigen vom Auto auf den ÖV attraktiv macht und somit dem Ziel von Netto Null Tonnen CO2 gerecht wird? Ist er also bereit, sich für eine kompakte Lösung mit zwei bis vier zusätzlichen Durchgangsgleisen und kurzen Umsteigewegen einzusetzen?»

Der Stadtrat setzt sich in verschiedenen Planungen und Projekten für eine zukunftsorientierte Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung des regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs ein. Dieses Ziel ist im laufenden Legislaturprogramm des Stadtrats, in der räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 und im städtischen Gesamtverkehrskonzept auf politischer und strategischer Ebene verankert. Die entsprechenden Grundsätze, Ziele und Massnahmen werden mit der laufenden Revision des kommunalen Richtplans breit abgestützt und behördenverbindlich verankert.

Mit den Ausbausritten von MehrSpur Zürich-Winterthur und später der S-Bahn 2G wie auch den Ausbauten des Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Grüze wird das Bahnangebot gestärkt. Die S-Bahn-Haltestelle Grüze wird zur zweitwichtigsten innerstädtischen Mobilitätsdrehscheibe. Auch die Bahnhöfe Oberwinterthur und Seen werden zu leistungsfähigen Mobilitätsdrehscheiben entwickelt. Und langfristig soll das innerstädtische S-Bahnangebot mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle in Winterthur Süd komplementiert werden, zusammen mit der angestrebten Tunnellösung für die Autobahn.

Mit dem Ausbau des Bahnangebots sowie den angestrebten Verlagerungs-Zielen geht auch ein entsprechender Ausbau des Busangebots einher. Bahn- und Busangebot werden aufeinander abgestimmt. Durch konsequente Busbevorzugung auf den ÖV-Hochleistungskorridoren wird die Leistungsfähigkeit und Fahrplanstabilität des städtischen Busverkehrs sichergestellt. Das «Netto-Null-CO2»-Ziel verlangt zudem eine deutliche Verlagerung auf die flächen- und energieeffizienten Verkehrsmittel, wozu auch der ÖV gehört. Dazu startet die Stadt in diesem Jahr eine Grundlagenstudie zur städtischen ÖV-Nachfrage im Jahr 2040, um aufzeigen, mit welchen Massnahmen der ÖV-Anteil gemäss dem im kommunalen Richtplan neu angestrebten Modal-Split erhöht werden kann. Diese Grundlagenstudie dient auch als Basis für die Aktualisierung der Angebotsstrategie von Stadtbus. Auf dieser Grundlagenstudie aufbauend wird Stadtbus aufgrund der entsprechenden Motion des Stadtparlaments (Nr. 2019.127) eine «Evaluation ÖV Winterthur 2050» langfristige Perspektiven für die Entwicklung des ÖV in Winterthur erarbeiten.

Für den Bahnhofausbau im Planungshorizont von S-Bahn 2G und der Bahnperspektive 2050 sieht der Stadtrat die gemeinsam mit der SBB ermittelte Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+ mit sieben oberirdischen Durchgangsgleisen und einem neuen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord als zielführendste strategische Stossrichtung. Mit diesem Ausbausritt kann der Bedarf für das langfristige Zielkonzept S-Bahn 2G abgedeckt werden. Dieses sieht eine Erhöhung des Bahnangebots von +25% gegenüber dem Ausbausritt 2035 mit dem Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur vor. Gegenüber 48 Abfahrten pro Stunde (S-Bahn und Fernverkehr) mit dem Ausbausritt 2035 sind am HB Winterthur mit der S-Bahn 2G 60 Züge pro Stunde vorgesehen.

Als sehr langfristige Ausbauoption bleibt ein zusätzlicher Tiefbahnhof möglich. Mit zusätzlichen unterirdischen Gleisen könnte nochmals eine erhebliche Kapazitätssteigerung erzielt werden.

Die durchgeführten Variantenabklärungen haben jedoch gezeigt, dass der Bau eines Tiefbahnhofs im Planungshorizont der Entwicklungsplanung Bahnhof 2045+ weder umsetzbar noch sinnvoll wäre. Es würden Überkapazitäten geschaffen, die in diesem Planungshorizont noch gar nicht benötigt werden. Es ergäben sich zu diesem Zeitpunkt keine überregionalen Vorteile. Eine Umsetzung im Ausbausritt 2045 wäre faktisch ausgeschlossen, da sie in Konkurrenz mit auf Bundesebene bereits priorisierten Grossprojekten wie Durchgangsbahnhof Luzern, Herzstück Basel und der Direktverbindung Aarau-Zürich stünde.

Die ermittelten Grobkosten für einen Tiefbahnhof liegen bei drei bis fünf Mia. (je nach Gleiszahl und Tunnelführung) - oberirdische Varianten sind sechs bis zehn Mal günstiger. Demgegenüber überzeugen die evaluierten oberirdischen Bestvarianten der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+ durch ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, durch verhältnismässig geringe stadträumliche Eingriffe und durch ein grosses Potenzial für die Stadtentwicklung.

Zur Frage 5:

«Ist der Stadtrat bereit, alles zu tun, dass ein temporärer Wendebahnhof Vogelsang spätestens mit der Eröffnung des Brüttenertunnels realisiert ist? Könnten dadurch spätere – teure – Anpassungen der Gleisgeometrie vermieden werden?»

Aufgrund des vorliegenden Ausbaukonzepts der Entwicklungsplanung Bahnhof ist ein Wendebahnhof erst mit dem Ausbau der Perrons 6/7 und 8/9 erforderlich. Gemäss SBB ist dieser Ausbau aus Gründen der Personenkapazität erst etwa 10 Jahre nach Eröffnung des Brüttenertunnels, also etwa im Zeitraum 2045, notwendig. Mit dem Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur wird die SBB bereits alle erforderlichen Zufahrten für die Erschliessung des Wendebahnhofs vorbereiten. Dadurch ist sichergestellt, dass später keine unnötigen Anpassungen in der Gleisgeometrie mehr erforderlich sind.

Um den Bahnbetrieb während des Perronausbaus sicherzustellen, würde für die Bauphase auch ein zweigleisiges Provisorium eines Wendebahnhofs genügen. Gemäss Vorabklärungen der SBB könnte dieses im Bereich zwischen Güterschuppen und Salzhaus erstellt werden.

Ein definitiver dreigleisiger Wendebahnhof ist aus betrieblicher Sicht der SBB erst später mit dem Kapazitätsausbau im Rahmen des Konzeptes S-Bahn 2G erforderlich (Zeithorizont nach 2050).

Die Stadt setzt sich jedoch klar dafür ein, dass der definitive Wendebahnhof direkt erstellt wird, ohne Umweg über ein Provisorium. Die im Rahmen der Entwicklungsplanung Bahnhof durchgeführten städtebaulichen Untersuchungen haben gezeigt, dass der Bau des Wendebahnhofs als Chance für eine hochwertige Entwicklung des Areals Vogelsang Nord genutzt werden kann. Dazu gehört eine mögliche Überbauung über dem Wendebahnhof, eine neue Fussgängerbrücke zum Sulzerareal und die Aufwertung der Freiräume. Angestrebt wird auch die Weiterentwicklung des Bahn-Freiverlads zu einem leistungsfähigen City-Logistik-Hub.

Ein Wendebahnhof-Provisorium würde hingegen die städtebauliche Entwicklung des Areals Vogelsang Nord verzögern und stadträumlich belastende Zwischenphasen mit zusätzlichen Baustellen verursachen. Für die SBB würden durch den Bau und Rückbau des Provisoriums zudem erhebliche Mehrinvestitionen gegenüber einem direkten Bau eines definitiven Wendebahnhofs entstehen.

Der Stadtrat hat zusammen mit der Beantwortung dieser Schriftlichen Anfrage beschlossen, die stadträumlichen und verkehrlichen Fragestellungen im Stadtraum Bahnhof mittels Testplanung anzugehen. Dieses Verfahren ermöglicht eine gesamtheitliche und breit abgestützte Sicht auf die unterschiedlichen miteinander verknüpften Themen. Das Ziel der Testplanung ist ein neuer Masterplan zum Stadtraum Bahnhof, der eine zeitgerechte und sinnvoll aufeinander abgestimmte Umsetzung der notwendigen Ausbau- und Entwicklungsschritte beim Bahnhof und im zugehörigen Stadtraum ermöglicht. Die SBB, die bei der Testplanung einbezogen wird, hat sich bereit erklärt, die Entwicklung des Areals Vogelsang Nord parallel und in Abstimmung zur Testplanung anzugehen.

Dieses Vorgehen und die entsprechenden Aufgaben werden behördenverbindlich im kommunalen Richtplan verankert, der noch im laufenden Jahr in das öffentliche Mitwirkungsverfahren gehen wird.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon