

MASTERPLAN BAHNHOF GRENCHEN SÜD SCHLUSSBERICHT

Stadt Grenchen | Aggloverein Grenchen | Kanton Solothurn | SBB AG
Schlussbericht | Planwerke (Zielbild, Umsetzungspläne) | Grundlagenbericht
30. Mai 2025 - Verabschiedet vom Begleitgremium



ZUSAMMENFASSUNG

Der Bahnhof Grenchen Süd als multimodale Verkehrsdrehscheibe

Der Bahnhof Grenchen Süd ist eine wichtige Verkehrsdrehscheibe der kantonalen und regionalen Mobilität und ein zentraler Entwicklungsmotor für die Stadt und die Agglomeration. Mit direkten Anbindungen an den Fern- und Regionalverkehr, den lokalen Busverkehr sowie den nahegelegenen Regionalflughafen spielt er eine essenzielle Rolle in der Weiterentwicklung Grenchens. Vor diesem Hintergrund wird die Neugestaltung und Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfelds als ein generationenübergreifendes Schlüsselprojekt betrachtet, das nicht nur verkehrliche, sondern auch städtebauliche, freiraumplanerische und wirtschaftliche Dimensionen umfasst.

Stadtachse als grünblaues Rückgrat

Mit der geplanten neuen Unterführung Ost (Girardstrasse/Brühlstrasse) für den Fuss- und Veloverkehr wird eine essenzielle Netzlücke geschlossen. Diese gewährleistet nicht nur eine reibungslose Erschliessung des Bahnhofs und dessen Umgebung, sondern ist auch Bestandteil des regionalen Velonetzes in West-Ost-Richtung und fungiert als Rückgrat des stadtinternen Fuss- und Veloverkehrsnetzes in Nord-Süd-Richtung. Mit der Stadtachse wird eine grünblaue Infrastruktur geschaffen, welche die städtischen Herausforderungen der Zukunft - Stadtklima, Schwammstadt, Hitzeinseln - adressiert und die Aufenthaltsqualität entlang der Achse erhöht.

Verkehrsdrehscheibe fit für die Zukunft machen

Bis ca. 2050 soll der Bahnhof Grenchen Süd etappenweise zu einer attraktiven multimodalen Verkehrsdrehscheibe der Region avancieren. Angesichts des in diesem Horizont prognostizierten Wachstums von Einwohner:innen (+ 2'000 bis 5'000) und Beschäftigten (+ 6'000 bis 12'000, insbesondere aufgrund TOP-Entwicklungsstandort) in der Stadt Grenchen und damit einhergehend den zusätzlich erwarteten Pendlerbewegungen (+ 25'000) ist eine zukunftsfähige Infrastruktur erforderlich, die effiziente und nahtlose Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedensten Verkehrsträger - Fussverkehr, Bahn, Bus, Velo und motorisiertem Individualverkehr - sicherstellt. Dazu gehören neue Bushaltekanten, zusätzliche Parkplätze für den Veloverkehr, ein sicheres und engmaschiges Fuss- und Velowegnetz sowie eine effiziente Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr.

Ein urbanes Bahnhofsquartier für Grenchen entsteht

Das heutige Bahnhofsumfeld birgt bedeutende Verdichtungspotenziale, die bis 2050 aktiviert werden sollen. Hochwertige Mischnutzungen aus Wohnen, Arbeiten und

Dienstleistungen werden gezielt gefördert, um das Bahnhofsquartier als urbanes Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität zu etablieren. Als Ergänzung zu den im Top-Entwicklungsstandort entstehenden Arbeitsplätzen werden um den Bahnhof Grenchen Süd rund 500 Wohneinheiten entstehen. Zur Belebung der öffentlichen Räume und zur Ergänzung des Angebots wird die Nutzung an neuralgischen Stellen mit publikumsorientierter Nutzung oder Dienstleistungs- und Gewerbenutzung ergänzt.

Eine durchdachte und harmonische Gestaltung des öffentlichen Raumes, mit attraktiven Plätzen und nachhaltigen Begrünungskonzepten, wird dabei eine zentrale Rolle spielen.

Ein Balanceakt zwischen Bahnbetrieb und Stadtentwicklung

Ein wesentlicher Bestandteil der Transformation betrifft die Diskussion um den Rückbau der Gleise 4/5. Während aus städtebaulicher Sicht der gewonnene Raum neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet, stellt dies aus bahnbetrieblicher Perspektive eine Herausforderung dar. Die Gleise dienen aktuell als Abstell- und Rangiergleise für den Güterverkehr. Zudem ist es ein Standort für die Baudienste, welche für den Infrastrukturunterhalt zuständig sind. Ihr Wegfall würde nicht nur eine Kompensation an ähnlicher Lage und die betriebliche Neuorganisation erfordern, sondern auch langfristige Nutzungsspielräume für den öffentlichen Verkehr einschränken.

Die SBB sieht einen möglichen Rückbau wenn überhaupt nur unter der Voraussetzung, dass eine gleichwertige Kompensation an anderer Stelle sichergestellt wird. Hierzu soll eine Machbarkeitsstudie die baulichen, betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen klären. Die Finanzierung erfolgt nach dem Verursacherprinzip, wobei die Stadt Grenchen als Initiator des Projekts eine tragende Rolle spielt.

Ein nachhaltiges Konzept mit Weitblick

Das ambitionierte Zielbild des Masterplans Grenchen Süd vereint innovative Verkehrslösungen mit städtebaulicher Integration und einer langfristig tragfähigen Entwicklungsstrategie. Der Bahnhof wird als Tor zur Stadt gestärkt, während sein Umfeld durch intelligente Verdichtung und hochwertige Freiräume transformiert wird. Die enge Verzahnung von Mobilität, Stadtentwicklung und den Themen der Nachhaltigkeit schafft einen neuen, modernen Stadtraum, der die Lebensqualität steigert und Grenchen Süd als zukunftsfähiges Mobilitätszentrum etabliert.

Die kommenden Jahre erfordern einen sensiblen Planungs- und Abwägungsprozess zwischen verkehrlichen Anforderungen, städtebaulichen Potenzialen und bahnbetrieblichen Notwendigkeiten. Die Einbindung aller relevanten Akteure und die Schaffung von Planungssicherheit sind dabei zentrale Erfolgsfaktoren. Nur durch einen kooperativen und integrativen Ansatz kann es gelingen, den Bahnhof Grenchen Süd in eine neue Ära zu führen – als funktionale Verkehrsdrehscheibe, als identitätsstiftendes Stadtquartier und als Impulsgeber für die gesamte Region.

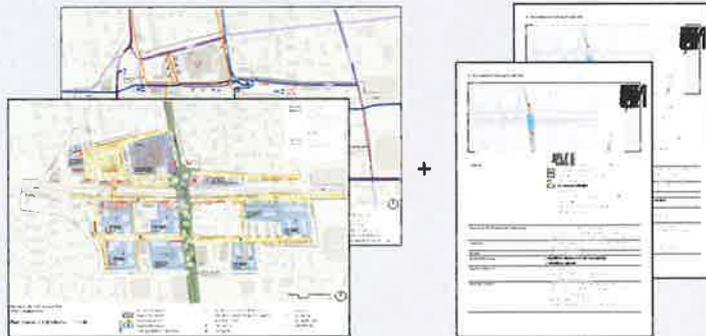
Masterplan "Bahnhof Grenchen Süd"

Zielbild



Das behördenwegleitende Zielbild zeigt im Perimeter die gewünschte Stadtentwicklung im kurz-, mittel- und langfristigen Horizont und wurde in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und unter Bezug der Bevölkerung erarbeitet. Es zeigt die anzustrebende räumliche Entwicklung und dient als Kommunikationsmittel gegenüber Planenden und der Bevölkerung.

Umsetzungsprogramm

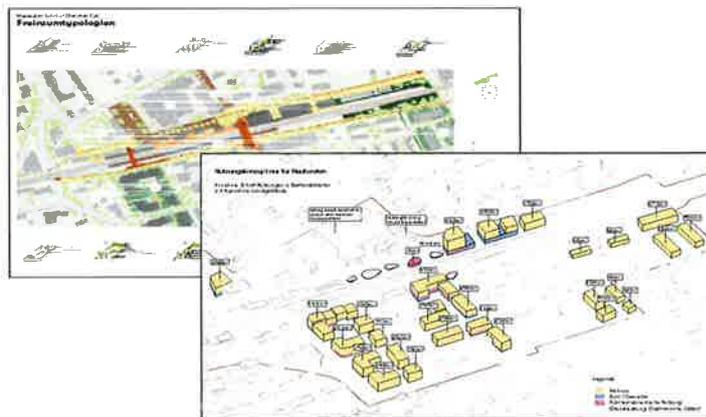


Umsetzungspläne "Städtebau + Freiraum" und "Mobilität/Verkehr"

Bausteine "Freiraum" (A - F) und "Städtebau" (1 - 10)

Das Umsetzungsprogramm ist eine Abstraktion des Zielbilds und beinhaltet die konstituierenden Elemente. Es ordnet das Zielbild in verschiedene "Bausteine", welche in den nachfolgenden Planungsschritten von den planenden Akteuren zu berücksichtigen sind. Das Umsetzungsprogramm wird als flexibles und entwicklungsfähiges Steuerungsinstrument für die städtische Verwaltung verstanden.

Grundlagen



Die vorangehend und während des Werkstattverfahrens erarbeiteten Materialien sind umfassend und dienen im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess als wertvolle Grundlagen. Sie bilden den Abzweigungspunkt für die vertiefenden Untersuchungs- und Planungsarbeiten und umfassen sowohl Pläne, schriftliche Abhandlungen wie auch Quantitäten und Mengengerüste.

Abb. 1: Zielbild und Grundlagen (Urbanista et. al.), Umsetzungspläne (panorama), genordet und f.M.

IMPRESSUM

Masterplan Bahnhof Grenchen Süd: Schlussbericht

Solothurn/Bern, 13. März 2025

Auftraggeberin:

Stadt Grenchen
Baudirektion
Dammstrasse 4
2540 Grenchen

Beteiligte:

Aggloverein Grenchen
Bahnhofstrasse 23
2540 Grenchen

SBB AG

SBB Infrastruktur Netzdesign, Anlagen & Technologien Region Mitte
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten

SBB Immobilien Development

Trüsselstrasse 2
3014 Bern

Sach- und Fachexpert:innen gemäss Kapitel 2.4

Verfasserin Zielbild (Bearbeitungsteam):

Urbanista, Zürich (Federführung, www.urbanista.ch)
sima | breer, Winterthur
sa_partners, Zürich
Steinmann Ingenieure und Planer AG, Brugg

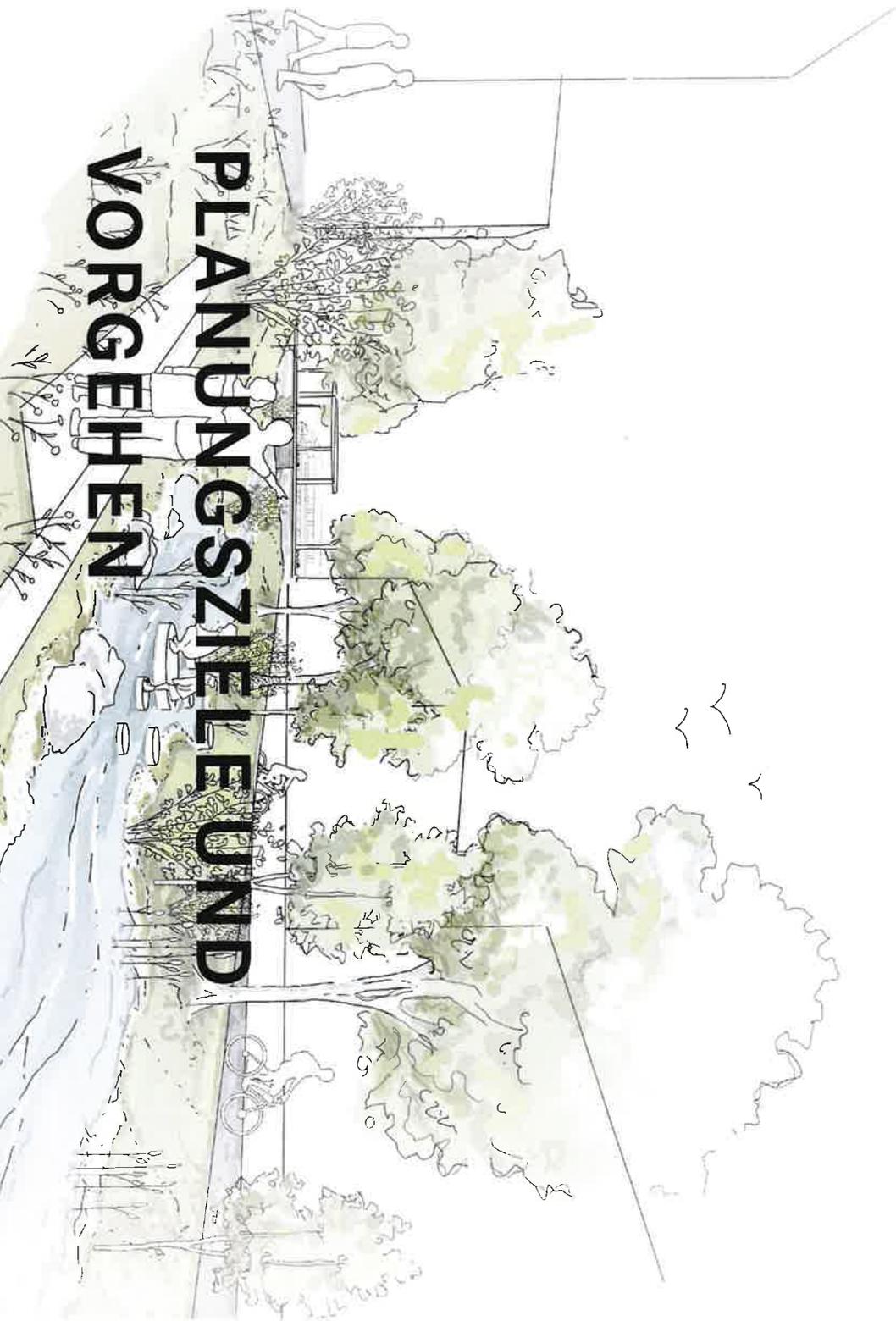
Verfahrensbegleitung und Synthese Masterplan:

Panorama AG
Gibelinstrasse 2
4500 Solothurn
www.panorama-ag.ch

Visualisierungsskizzen auf Titelblatt/Rückseite und im Bericht: sima | breer, Winterthur

INHALTSVERZEICHNIS

Planungsziele und Vorgehen	8
1. Einleitung und Ausgangslage	9
1.1 Planungsauslöser	9
1.2 Planungsziel	10
1.3 Gesamtprozess	10
1.4 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter	11
1.5 Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung	12
2. Werkstattverfahren	15
2.1 Ziele des Verfahrens	15
2.2 Verfahrensablauf	15
2.3 Partizipation/Kommunikation Gesamtprozess	16
2.4 Verfahrensorganisation	17
2.5 Aufgabenstellung	18
Masterplan "Bahnhof Grenchen Süd"	20
3. Stellenwert des Masterplans	21
3.1 Zweck, Verbindlichkeit und Einordnung	21
3.2 Aufbau und Anwendung	22
4. Zielbild	25
4.1 Eine multimodale Verkehrsdrehscheibe für Grenchen	25
4.2 Zielbild: Synthesepplan	26
4.3 Verkehr/Mobilität	28
4.4 Freiraum	34
4.5 Städtebau	38
5. Umsetzungsprogramm	43
5.1 Konstituierende Elemente des Masterplans	43
5.2 Bausteine Freiraum	48
5.3 Bausteine Städtebau	56
5.4 Bausteine Verkehr	66
5.5 Etappierungskonzept	70
6. Würdigung und Empfehlungen	72
6.1 Würdigung des Begleitgremiums	72
6.2 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	77
6.3 Schlusswort	78
6.4 Verabschiedung Begleitgremium	80



PLANUNGSZIELE UND VORGEGEHEN

Die Stadt Grenchen beabsichtigt, den Bahnhof Süd bis 2050 zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe der Region auszubauen. Der Bahnhof und sein Umfeld bilden ein wichtiges Puzzlestück der Stadtentwicklung. Mittels Werkstattverfahren wird ein Zielbild als Grundlage für den Masterplan mit Aussagen zur Mobilität, der freiräumlichen und städtebaulichen Entwicklung erarbeitet.

1. EINLEITUNG UND AUSGANGSLAGE

1.1 Planungsauslöser

Der Bahnhof Grenchen Süd spielt eine zentrale Rolle für den Raum Grenchen. Mit seinen Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr sowie dem lokalen Busverkehr nimmt er eine wichtige Erschliessungsfunktion für Grenchen und die umliegenden Regionen wahr. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof liegt der bedeutende Regionalflughafen Grenchen. Im Umfeld des Bahnhofs befinden sich grosse bauliche Nutzungspotenziale, die aktiviert und entwickelt werden sollen. Mit dem Campus Technik entsteht mit über 500 Studienplätzen zurzeit das grösste Kompetenzzentrum für Technik und Digitalisierung im Kanton Solothurn. Für den östlich angrenzenden «Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen» liegt ein neuer Masterplan vor. Der Top-Entwicklungsstandort zählt zu den grössten zusammenhängenden Arbeitsplatzgebieten der Hauptstadtregion und weist ein bedeutendes Entwicklungspotenzial auf. Die laufenden und geplanten Entwicklungen generieren Verkehr. Im Endzustand werden über 25'000 zusätzliche Pendlerfahrten pro Tag erwartet, wobei ein Anteil von über 6'000 ÖV- und 5'000 Velopendelfahrten angestrebt wird¹. Die Stadt Grenchen plant deshalb unter Beizug der SBB und weiteren Beteiligten einen umfassenden Um- und Ausbau des Bahnhofs sowie eine Neugestaltung des Umfelds, um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden und die verkehrliche Organisation zu optimieren.

Die Planung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe ist ein wichtiger Baustein in der Entwicklung der Stadt. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes wurde ein erster Schritt zur Attraktivierung der Umsteigebeziehungen gemacht. Mit dem räumlichen Leitbild 2040, dem Strategieplan 2030 und der Nutzungsplanung legt Grenchen die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung. Das Agglomerationsprogramm basiert auf diesen städtischen Grundlagen und bildet den Rahmen für den vorliegenden Masterplan «Bahnhof Grenchen Süd». Es bezeichnet den Ort als Umsteige- und Transitraum für die kombinierte Mobilität. Eine der zentralen Massnahmen im Agglomerationsprogramm zur Verkehrsdrehscheibe ist das Schliessen der physischen Netzlücke durch eine neue Unterführung Ost. Im Bereich Bahnhof Süd ist hierfür zuerst ein Masterplan zu erstellen, der die Netzhierarchie insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr analysiert, den Ausbau- und Infrastrukturstandard festlegt und Handlungsbedürfnisse eruiert. Aus dem Masterplan resultierende Ergebnisse können die Grundlage für Massnahmen der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms bilden. Die Velovorrangroute entlang des Jurasüdfusses zwischen Solothurn und Biel führt durch den Bearbeitungssperimeter. Die Klärung der Führung dieser Velovorrangroute von der Moos- in die Riedernstrasse gehört zu den Schwerpunktaufgaben des Verfahrens. Aus Sicht der Stadt ist zudem die Verbindung zwischen Marktplatz und den Sportstätten als Rückgrat der innerstädtischen Stadtattraktivierung evident.

¹ Masterplan Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen, Synthesebericht, 28. Februar 2024

1.2 Planungsziel

Die Stadt Grenchen beabsichtigt, den Bahnhof Grenchen Süd bis 2050 zur bedeutendsten Verkehrsdrehscheibe der Region auszubauen. Gleichzeitig wird der Bahnhof Grenchen zu einem freiräumlich und städtebaulich wichtigen und entwicklungsstarken Puzzlestück der Stadtentwicklung von Grenchen. Die Siedlungsentwicklung nach innen an zentraler, bestens erschlossener Lage wird angestrebt. Der zusätzlich angestrebte Fernverkehrshalt pro Stunde verbessert die Anbindung der Stadt an das nationale Netz. Die Umsteigebeziehungen zwischen den Transportmöglichkeiten werden verbessert und das Angebot an kombinierter Mobilität wird erweitert. Neben einem abgestimmten öffentlichen Verkehrsangebot wird es zusätzliche Velowege und -parkplätze geben. Die Streckenführung der überregionalen Velobahn Biel - Grenchen- Solothurn wird festgelegt. Die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs im Raum Bahnhof werden berücksichtigt.

Die folgenden Strategien sind hierbei zentral:

- > Attraktivierung der Umsteigebeziehungen zwischen Bus, Bahn und weiteren Mobilitätsangeboten zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs (Verschiebung des Modalsplits zugunsten ÖV, Fuss- und Veloverkehr).
- > Stadtachse (Nord-Süd): Attraktivierung und Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zwischen Bahnhof und Zentrum und den südlich der Gleisanlage liegenden Stadtteilen durch neue Unterführung. Eine hochwertige Straßenraumgestaltung und eine bewusste und durchdachte Gestaltung des öffentlichen Freiraums trägt zur Aufwertung bei.
- > Entwicklung des Bahnhofumfelds: Förderung der Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen (Mischnutzung) in Bahnhofsnähe durch das Nutzen der Verdichtungspotenziale im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen.

1.3 Gesamtprozess

Der Gesamtprozess wurde Mitte 2023 durch den Aggloverein sowie der Stadt Grenchen angestossen. Das Werkstattverfahren wurde im 2024 durchgeführt. Im ersten Halbjahr 2025 fand die Erarbeitung des Masterplans statt. Die nachfolgenden Planungsschritte und die schrittweise Umsetzung der Bausteine des Masterplans wird ab 2026 in einem langfristigen Horizont (bis 2050) erfolgen. Es handelt sich für die Stadt Grenchen um ein Generationenprojekt.



1.4 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

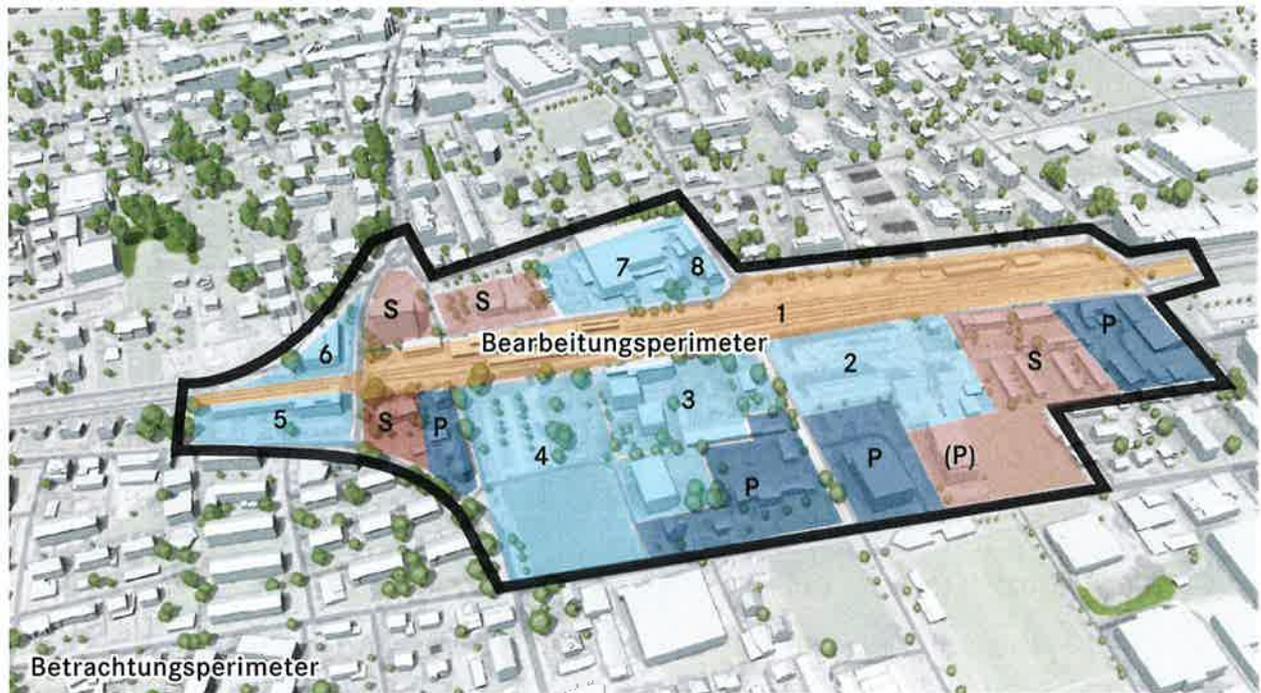


Abb. 2: Bearbeitungsperimeter (swisstopo, panorama), genordet und f.M.

Grundeigentümerschaften im engeren Kreis

Folgende Grundeigentümerschaften wurden systematisch informiert und konsultiert:

- S Grundeigentümerin Stadt Grenchen
- 1 Grundeigentümerin GB 9778, SBB Infrastruktur und Immobilien
- 2 Grundeigentümerin GB 10193, Thomke Invest
- 3 Grundeigentümerin GB 1511, 7536 Stiftung für Schwerbehinderte Grenchen
- 4 Grundeigentümerin GB 1510, 1564, ETA SA Manufacture Horlogère Suisse
- 5 Grundeigentümerin GB 4795, Breitling AG
- 6 Grundeigentümerin GB 4795, Breitling AG
- 7 Grundeigentümerin GB 2324,2546, Genossenschaft Migros Aare
- 8 Grundeigentümerin GB 4583, RESO Liegenschaften AG

Weitere Grundeigentümerschaften im Bearbeitungsperimeter

- P Grundeigentümerin verschiedene private

1.5 Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung

ISOS

Gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ist Grenchen als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingestuft. "Mehrpoliger Patchwork-Urbanismus", so bezeichnet das ISOS national die Siedlungsentwicklung in der Stadt Grenchen. Hans Bernoulli, einer der bedeutendsten Architekten seiner Zeit, gewann den städtebaulichen Wettbewerb für den Gesamtbebauungsplan von 1917. Teile des heutigen Marktplatzes und des Lindenparks, aber auch die Bebauung nördlich der Freiestrasse, gehen auf diesen Gesamtbebauungsplan zurück. Das ISOS empfiehlt: "Die auf die mehrpolige Entwicklung zurückzuführende schwierige Siedlungsstruktur verlangt nach einem sorgfältigen Umgang mit dem öffentlichen Raum. Die [...] Politik der Aufwertung sollte gemäss Kriterien der Hierarchie weitergeführt werden." Die Planung Kernrandzone Süd zelebriert diesen im ISOS beschriebenen speziellen Charakter. Auf diese Planung stützt sich die baurechtliche Grundordnung.

Das Aufnahmegebäude und das Dienstgebäude des Bahnhofs Grenchen Süd gehören zur Baugruppe 4.2: Bauten am Bahnhofplatz Grenchen Süd: langgestrecktes Bahnhofgebäude, 1949; daneben massiges neugeschossiges Hochhaus Hallgarten und Bahnhofsbuffet, 1953. Die Baugruppe 4.2 ist ein "Ortsbild mit Eigenwert" und mit dem Erhaltungsziel A - Erhalten der Substanz- eingestuft. Erhalten der Substanz bedeutet, alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral zu erhalten und bestehende Beeinträchtigungen zu beseitigen. Im Weiteren sind sämtliche anderen Gebiete und Baugruppen innerhalb des Bearbeitungsperimeters zu berücksichtigen.

Aggloverein

Das Agglomerationsprogramm AP 4 legt ein Zukunftsbild 2040 für den Raum Grenchen-Bettlach-Lengnau fest, das auf dem Bericht „Raum Grenchen-Bettlach-Lengnau“ von 2018 basiert. Ein zentrales Element ist der Bahnhof Grenchen Süd, die als bedeutender Verkehrsdrehscheibe dient. Mit Fernverkehrsverbindungen nach Lausanne und Zürich, regionalem Bahnverkehr in Richtung Biel, Olten und Solothurn sowie diversen Busanbindungen ist der Bahnhof eine wichtige Drehscheibe im Raum Grenchen. Die Stadt Grenchen plant, den Bahnhof auszubauen und das Umfeld neu zu gestalten, um auf zukünftige Anforderungen vorbereitet zu sein und die Verkehrssituation zu optimieren.

Das Zukunftsbild sieht den Bahnhof Grenchen Süd als wichtigsten Verkehrsdrehscheibe der Region. Attraktive Umsteigebeziehungen zwischen Buslinien sowie Nah- und Fernverkehr sollen realisiert werden. Dabei wird Wert auf die Integration von Angeboten kombi-

nierter Mobilität gelegt. Auch für den motorisierten Individualverkehr soll durch Kurzparkmöglichkeiten gesorgt werden. Die Strategie der Stadt zielt darauf ab, die Umsteigebeziehungen zu verbessern, den Zugang zu Knotenpunkten attraktiver zu gestalten und die Verbindungen zwischen lokalem Bus- und regionalem Bahnverkehr mit dem Fernverkehr sicherzustellen. Die städtebauliche Integration in das Stadtzentrum soll ebenfalls gefördert werden.

Stadt Grenchen

Im Strategieplan der Stadt Grenchen, der im Rahmen der Ortsplanungsrevision erarbeitet wurde, wird das Gebiet um den Bahnhof Süd als Entwicklungsschwerpunkt definiert. Das Gebiet soll als Tor zur Stadt fungieren und durch eine dichtere Bebauung sowie eine bessere Anbindung an das Fernverkehrsnetz aufgewertet werden. Besondere Bedeutung kommt der Verbindung zwischen Bahnhof Süd und dem Stadtzentrum zu, wobei auch der Dorfbach und seine Potenziale genutzt werden sollen. Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist ein erster Schritt getan, indem ein übersichtlich gestalteter Ankunftsort mit hoher Aufenthaltsqualität und klarer Verkehrsführung geschaffen wurde. Die Bahnhofstraße wurde durch Baumalleen aufgewertet, die eine einladende Torsituation zum Bahnhof schaffen. Kurzzeitparkplätze, Taxistände und der Busterminal wurden effizient angeordnet, um den Verkehrsfluss zu optimieren.

SBB

Die SBB hat im Verfahrensprogramm umfassende Anforderungen für die Bahninfrastruktur formuliert. Die bestehenden Perrons sind zu schmal für die erwarteten Personenströme und müssen verbreitert sowie verlängert werden, um auch für Fernverkehrszüge von 400 m Länge geeignet zu sein. Die heutige Personenunterführung ist über 100 Jahre alt, nicht mehr normgerecht und langfristig zu schmal. Sie muss durch eine neue, rund acht Meter breite Unterführung ersetzt werden, die barrierefreie Zugänge mit Rampen oder Liften bietet.

Im Rahmen des Ausbaus Schrittes AS2035 hat das Parlament ein Angebotskonzept verabschiedet, welches in Grenchen den Ausbau der Publikumsanlagen erfordert. So soll ein neues halbstündliches Regionalverkehrsprodukt von Olten nach Grenchen Süd eingeführt werden, welches in Grenchen Süd wendet. Die SBB hat im Auftrag des BAV eine Studie gestartet, welche alle langfristigen Anforderungen an die Gleis- und Publikumsanlagen berücksichtigt.

Für die Personenunterführung hat die SBB zwei Varianten entwickelt: Ersatz an heutiger Lage und neue östliche Lage. Die SBB bevorzugt aus verschiedenen Gründen einen Er-

satz an neuer Lage. Die Verschiebung der Personenunterführung an eine neue Lage wurde im Vorfeld des Werkstattverfahrens von der Stadt Grenchen nicht akzeptiert, da aus Sicht der Stadt dadurch die Ankunftssituation, welche mit dem neuen Bushof neu gestaltet wurde, eine deutliche Schwächung erfährt. Aufgrund der offenen Fragen aus der Konsolidierungsphase zum Angebotskonzept AK 2035 und aufgrund der Differenzen mit der Stadt Grenchen bezüglich der neuen Wunschlage der Personenunterführung hat die SBB beim BAV beantragt, die Studie zu sistieren. Bevor die Studie weiterbearbeitet werden kann, besteht das Ziel, einen Konsens für die langfristige Lage der SBB-Unterführung herbeizuführen (Ohnehin-Variante gemäss SBB). Gegebenenfalls sind auch entweder ein gemeinsames Bauwerk SBB/Stadt und Kanton oder zwei Bauwerke möglich. Für die Absolvierung der heutigen und künftigen Personenströme ist laut SBB eine Personenunterführung ausreichend. Die langfristige Interessenlinie der SBB entlang der Riedernstrasse soll berücksichtigt werden, damit die Perronverbreiterung möglich ist.

Die Gleise 1 bis 5 sind für den Bahnverkehr essenziell und stehen langfristig nicht zur Disposition. Auch die Zufahrt zum Gleis 5 durch Baudienste muss gewährleistet bleiben. Eine Erweiterung der Flächen entlang Gleis 5 ist notwendig, ebenso wie der Platzbedarf westlich des neuen Bahntechnikgebäudes. Ab der heutigen Gleisachse 5 ist dazu entlang der ganzen zukünftigen Perronlänge von Gleis 1 ein Raum von 5m im Sinne einer Interessenlinie einzuhalten. Die Planung der Bahnzugänge muss konfliktfrei erfolgen und den technischen Standards entsprechen. Dabei werden Rampen vor Liften bevorzugt, um Kosten, Kapazität und Vandalismusschutz zu optimieren. Die Unterführungen sollen rechtwinklig zu den Gleisen angeordnet werden.

Zusammenfassend stellt der Bahnhof Grenchen Süd eine zentrale Verkehrsdrehscheibe dar, dessen Ausbau und Neugestaltung sowohl den regionalen Anforderungen als auch den Bedürfnissen der Stadt Grenchen gerecht werden sollen. Die Koordination zwischen den Interessen von Stadt, Kanton und SBB ist entscheidend, um eine zukunftsfähige Lösung für die Mobilität und städtebauliche Entwicklung zu schaffen.

2. WERKSTATTVERFAHREN

2.1 Ziele des Verfahrens

Das Werkstattverfahren diente der Entwicklung eines tragfähigen Zielbildes und Umsetzungsprogramms (= Masterplan) für den Bahnhof und sein Umfeld im kurz-, mittel- und langfristigen Horizont. Im Rahmen der Erarbeitung wurden die Robustheit und Zukunftsfähigkeit der Varianten geprüft. Das Bearbeitungsteam vollzog hierbei eine gesamthafte, interdisziplinäre Betrachtung des Bearbeitungssperimeters. Es testete verschiedene Lösungsansätze auf Robustheit und Zukunftsfähigkeit, öffnete den Variantenfächer und reflektierte bestehende Grundlagen und die Ausgangslage kritisch.

Der auf der Basis der Ergebnisse des Werkstattverfahrens (Zielbild) resultierende Masterplan Verkehrsdrehscheibe Grenchen Süd dient im weiteren Planungsprozess als Fixstern für die nächsten Planungs- und Umsetzungsschritte. Er umfasst kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungsmaßnahmen für das Bahnhofgebiet, wie die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die Optimierung des Busbahnhofs und die Erweiterung der Veloabstellanlagen. Zudem soll die Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum aufgewertet werden, mit einem Fokus auf Fuß- und Radverkehr sowie einer hochwertig gestalteten Strassenführung. Südlich des Bahnhofs werden neue Verbindungen für den Langsamverkehr geprüft, und das Gebiet um den Bahnhof soll mit verdichteter Bebauung sowie Flächen für Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen entwickelt werden.

2.2 Verfahrensablauf

Das Verfahren hatte zum Ziel, die besten Ideen für die Lösung der definierten Aufgaben zu finden. Nicht weiterzuerfolgende Lösungsansätze wurden qualifiziert verworfen. Das aus internen und externen Fachpersonen sowie Entscheidungsträger:innen aus Verwaltung und Politik zusammengesetzte Begleitgremium steuerte und entschied an den Werkstätten aufgrund der Vorschläge eines hochqualifizierten interdisziplinären Bearbeitungsteams über das Planungsvorhaben.

Das Verfahren wurde von einem externen Büro organisiert und begleitet. Die Synthese zum Masterplan wurde durch das Begleitgremium und das begleitende Büro vollzogen.

Der Ablauf des Verfahrens sah wie folgt aus:

- > Startveranstaltung mit Begehung und Fragenbeantwortung (Mai 2024)
- > Drei Werkstätten (Juni - November 2024)
- > Schlusspräsentation (Dezember 2024)
- > Schlusstreffen Begleitgremium (Januar 2025)
- > Schlussbericht (Synthese Masterplan Q1 2025)

2.3 Partizipation/Kommunikation Gesamtprozess

Die wichtigen öffentlichen Institutionen sind direkt im Prozess des Werkstattverfahrens als Teil des Begleitgremiums eingebunden. Die Grundeigentümerschaften im Perimeter wurden im Rahmen der Masterplanerarbeitung begrüsst, wodurch sie ihre Bedürfnisse äussern, die städtebauliche Bedeutung im Bearbeitungsperimeter und das identifizierte Potenzial ihrer Liegenschaften erkennen konnten.

Der Aggloverein übernimmt im Prozess die Aufgabe, die weitere Öffentlichkeitsarbeit gegenüber der Bevölkerung und weiteren Interessensgruppen wahrzunehmen.

Begleitend zum Werkstattverfahren wurden drei Foren mit der Bevölkerung durchgeführt. Diese beinhaltet grob die folgenden Ziele und Resultate:

Auftaktforum

Ziele: Prozess vorstellen, Sammlung: Anforderungen und Stolpersteine, Ideen und Themen, Gewichtung Massnahmenvorschläge

Resultat: Zusammenfassung und Empfehlung an Werkstattverfahren

Dialogforum

Ziele: Würdigung Zwischenstand/Bestvariante

Resultat: Zusammenfassung und Empfehlung an Werkstattverfahren

Ergebnisforum

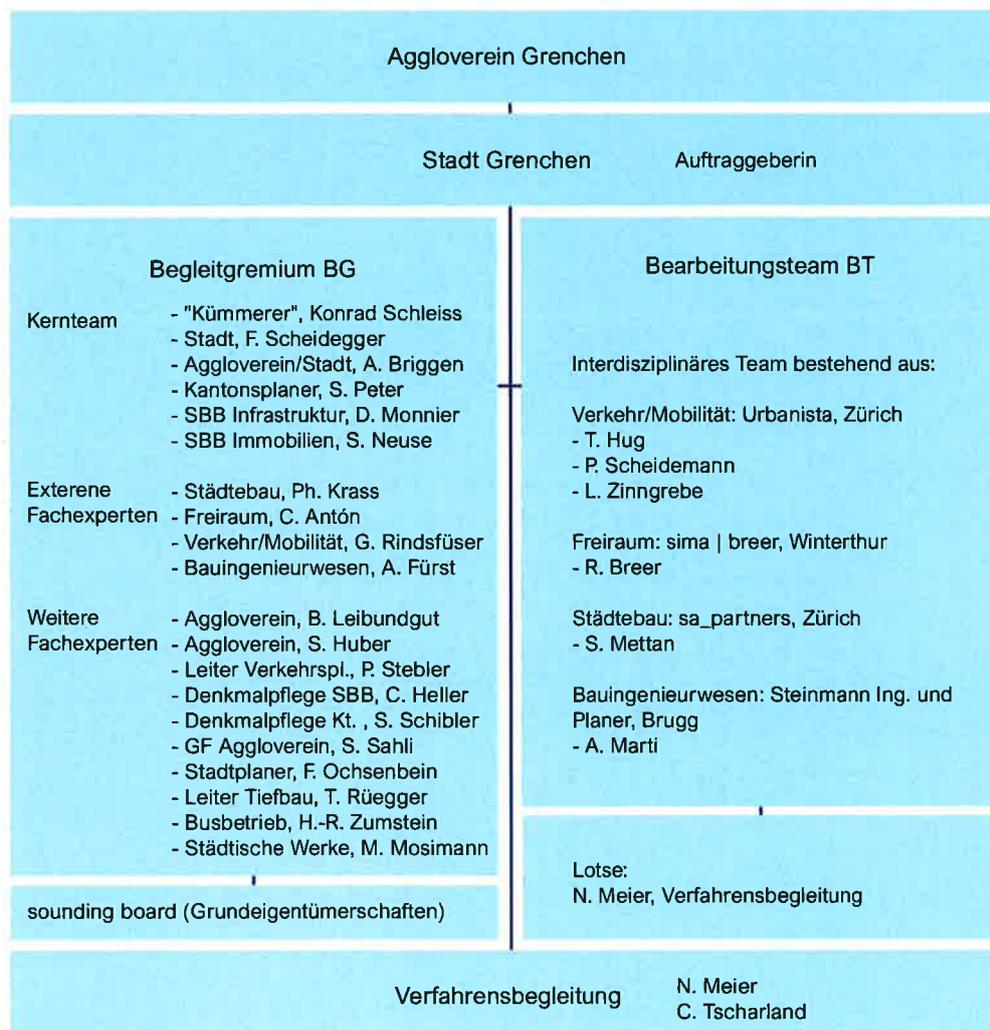
Ziele: Resultat vernehmlassen, Botschafter:innen für Entwicklung gewinnen

Methodik: Ergebnisinformation und -diskussion, Fragen & Antworten

Resultat: Publikation/Kommunikation, Rückmeldung in letzte Überarbeitung einfliessen lassen

2.4 Verfahrensorganisation

Im Rahmen der drei Werkstätten stellte das Bearbeitungsteam seine Entwürfe in Anwesenheit des Begleitgremiums vor. Das Begleitgremium würdigt die Beiträge kritisch, diskutiert die offenen Fragen und definiert das Vorgehen für den nächsten Arbeitsschritt. Im Nachgang der Werkstätten verfasst das Begleitgremium ein Protokoll, welches Empfehlungen zur Weiterbearbeitung enthält. In den Werkstätten werden mit dem Bearbeitungsteam die jeweiligen Vertiefungsaufgaben definiert. Nach der Schlusspräsentation tagt das Begleitgremium und erstellt in Zusammenarbeit mit der Verfahrensbegleitung aus den vorhandenen Materialien die Synthese (Schlussbericht).



Aggloverein:	strategisches Steuerungs- und Entscheidungsorgan; projektbezogener Einsitz der SBB Infrastruktur
Auftraggeberschaft:	strategische Gesamtverantwortung
Begleitgremium BG:	Begleitgremium/Entscheidgremium
Bearbeitungsteam BT:	Bearbeitungsteam
Lotsen:	Lotse begleitet das BT zwischen den Werkstätten
Verfahrensbegleitung:	Organisation, Durchführung Verfahren, Synthese Masterplan
Kernteam:	Operative Gesamtverantwortung für den Prozess und fachlich tragfähige (Zwischen-) Ergebnisse als Entscheidungsgrundlage zu Händen des strategischen Steuerungs- und Entscheidungsorgan Agglovereins.

2.5 Aufgabenstellung

Anhand der untenstehenden Schwerpunktaufgaben wurden die Entwürfe und das finale Zielsbild zum Gebiet Bahnhof Süd reflektiert und erarbeitet.

- A) Identität und Funktion der multimodalen Drehscheibe Bahnhof-Süd**
- B) Führung und Gestaltung der Stadtachse mit Langsamverkehrsquerung**
- C) Bild zur städtebaulichen Transformation im Gebiet Bahnhof Süd**

Die Schwerpunktaufgaben umfassen Themen zur Identität und Nutzung des Bahnhofs Grenchen Süd sowie zur baulichen, freiräumlichen, verkehrlichen und landschaftlichen Qualität der Stadtachse und des Bahnhofsumfelds. Die Schwerpunktaufgaben wurden nicht isoliert betrachtet, da Wechselwirkungen und Konflikte bestehen und in diesem Prozess Interessenabwägungen unumgänglich sind.

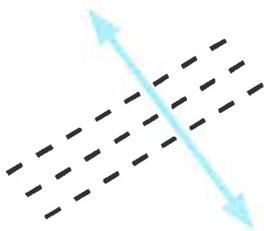
Das Bearbeitungsteam bearbeitete den gesamten Perimeter iterativ in allen Werkstätten. Das Begleitgremium gab in den Werkstätten Empfehlungen zur Weiterbearbeitung ab und schlug räumlich-thematische Vertiefungsbereiche vor, die teilweise bereits mögliche Folgearbeiten über den Rahmen hinaus aufzeigten.

Im Vertiefungsbereich «Querungsbauwerk» konkretisierte das Bearbeitungsteam die Machbarkeit der funktionalen Bestvariante für die Personenunterführung SBB und die Stadtachse mit Langsamverkehrsquerung. Konzeptionelle Aussagen genügten in diesem Bereich nicht. Die Machbarkeit wurde normgerecht aufgezeigt und bildet die Basis für weitere Planungsschritte.



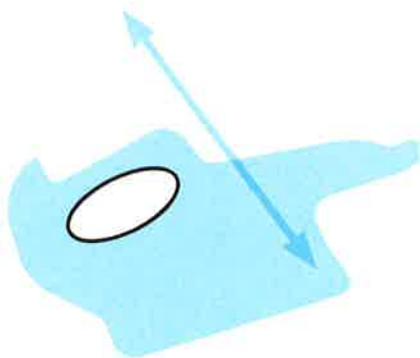
A) Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof-Süd

- a. Klären der Verkehrsführungen aller Verkehrsteilnehmer innerhalb der Bahnhofsanlage und im Bahnhofsumfeld
- b. Grundsatzentscheid, ob es ein oder zwei Bauwerke (Personenunterführungen/Langsamverkehrsquerung) geben soll
- c. Integration multimodale Verkehrsdrehscheibe Grenchen Bahnhof-Süd in bestehendes Verkehrsnetz
- d. Einarbeitung des neuen Buskonzepts
- e. Vorschläge zu P+R, K+R, Veloparkierung und zu neuen Mobilitätsformen
- f. Zukünftige Lage der Personenunterführung der SBB; «Stand-alone»-Lösung für den Ersatz der Personenunterführung muss für die SBB als Minimum vorliegen
- g. Prüfen von Gleiszugängen resp. Integration der geplanten FVV-Verbindung in SBB-Personenanlage
- h. Führung der Velovorrangroute Solothurn-Biel



B) Führung, Gestaltung der Stadtachse mit Langsamverkehrsquerung

- i. Querung der Bahnlinie für den Fuss- und Veloverkehr
- j. Betriebs- und Gestaltungskonzept der Stadtachse mit angrenzenden Querbezügen
- k. Aufzeigen der Plausibilität zur Bachführung in Abhängigkeit mit der Querung
- l. Klären Umgang mit dem Dorfbach im Bearbeitungsperimeter



C) Bild zur städtebaulichen Transformation Bahnhof Süd

- m. Bild zur städtebaulichen Transformation, Potenziale zum Freiraum und Städtebau
- n. Nutzungskonzept im Kontext der stadträumlichen Disposition und in Abhängigkeit der Lagequalitäten
- o. Umgang mit dem Bestand, Anforderungen Denkmalpflege
- p. Schritte zur Umsetzung des Zielbilds, Chancen und Risiken, Potenziale für Zwischennutzungen



MASTERPLAN "BAHNHOF GRENCHEIN SÜD"

Der Masterplan bildet den Leitfaden für die anstehende Entwicklung. Er besteht aus dem Zielbild und dem Umsetzungsprogramm. Er zeigt die konstituierenden Elemente, welche in den nachfolgenden Planungsschritten von den planenden Akteuren zu berücksichtigen sind.

3. STELLENWERT DES MASTERPLANS

3.1 Zweck, Verbindlichkeit und Einordnung

Der Masterplan Bahnhof Grenchen Süd koordiniert die städtebauliche, aussenräumliche und verkehrliche Entwicklung im Bereich des Bahnhofs Grenchen Süd im kurz- bis langfristigen Horizont. Er wurde in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten sowie unter Beizug der Bevölkerung erarbeitet, dokumentiert eine gemeinsame Haltung zur gewünschten Entwicklung und dient als Kommunikationsinstrument.

Rechtlich ist der Masterplan weder für Grundeigentümerschaften noch für Behörden verbindlich. Das Zielbild ist keine zwingende Vorgabe, sondern ein Leitfaden für eine koordinierte, etappierte und effiziente Planung und Umsetzung im Bahnhofsumfeld. Für die städtische Verwaltung und die im Perimeter planenden Akteur:innen dient er als handlungsanweisendes Planungsinstrument und bildet das Fundament für die räumliche Entwicklung sowie die Qualitätssicherung in den weiteren Planungs- und Realisierungsschritten. Der Masterplan basiert hierbei auf den heute bekannten und absehbaren Rahmenbedingungen. Sollten sich diese ändern, ist eine Überprüfung und gegebenenfalls eine Anpassung erforderlich.

Damit aus den einzelnen "Bausteinen" des Masterplans eine Rechtswirkung (Grundeigentümer- oder Behördenverbindlichkeit) entsteht, sind nachgelagert zum Masterplan verschiedene Planungsarbeiten an die Hand zu nehmen. Dazu gehören zum Beispiel die weitere Vertiefung der Planungsarbeiten an der Stadtachse (z.B. Aufnahme im Agglomerationsprogramm AP 6), Anpassung der kommunalen Planungsinstrumente (z.B. Erschliessungsplan, Nutzungszonenplan, Bauklassenplan) oder die Erarbeitung von Gestaltungsplänen. Verbindlichkeiten für die Grundeigentümerschaften können erst in diesen auf den Masterplan aufbauenden formellen Planungsinstrumenten respektive in privatrechtlichen Verträgen geschaffen werden.

Die Qualitäten des Masterplans sind insbesondere mit in den nächsten Planungsschritten durchzuführenden informellen Planungsverfahren (z.B. qualitätssichernde Verfahren nach/in Anlehnung an SIA 142/143) sicherzustellen.

Die im Masterplan aufgeführten Quantitäten (z.B. Nutzungsmass, Geschossigkeit, Anz. Parkplätze etc.) sind in den nachfolgenden Planungsschritten zu verifizieren.

3.2 Aufbau und Anwendung

Der behördenwegleitende Masterplan besteht aus dem Zielbild und dem Umsetzungsprogramm. Der Masterplan umfasst darüber hinaus zahlreiche weitere Grundlagen und Pläne, welche orientierenden Charakter haben und in den weiteren Planungsschritten als Grundlagen zu konsultieren sind.

Das Zielbild ist der Kompass für die zukünftige Entwicklung, der Fixstern, an dem sich alle Akteur:innen orientieren. Es vereint planerische Weitsicht mit konkreten Umsetzungsschritten und bildet so die Grundlage für eine nachhaltige, lebenswerte und zukunftsgerichtete Gestaltung des Raums im Planungssperimeter des Bahnhofs Grenchen Süd. Die Planung und Umsetzung des Masterplans ist ein generationenübergreifendes Projekt. In einem vielschichtigen Prozess erarbeitet, zeigt das Zielbild die Entwicklungsrichtung über verschiedene Zeithorizonte hinweg: kurzfristig als Impulsgeber für erste Massnahmen, mittelfristig als Leitlinie für funktionale und gestalterische Massnahmen und langfristig als Zielzustand für eine zukunftsgerichtete und nachhaltige Transformation des Gebiets rund um den Bahnhof Grenchen Süd. Das Zielbild spielt hierbei auch als Kommunikationsmittel eine zentrale Rolle: Es übersetzt die abstrakte Planungsstrategie in eine für die Bevölkerung greifbare Vision. Es inspiriert, sensibilisiert und ermöglicht es allen Beteiligten – von Stadtplanenden über Investierende bis hin zur Bevölkerung –, den Entwicklungsprozess aktiv mitzugestalten. Es lädt zum Dialog ein und macht die Stadt von morgen bereits heute vorstellbar.

Das Umsetzungsprogramm ist eine Abstraktion des Zielbilds und beinhaltet die konstituierenden Elemente des Zielbildes. Es besteht aus den Plänen "Städtebau und Freiraum" sowie "Mobilität/Verkehr" und den jeweils dazugehörigen Bausteinen. Das Umsetzungsprogramm ordnet das Zielbild in verschiedene "Bausteine" mit konkreten Handlungsansweisungen, welche in den nachfolgenden Planungsschritten insbesondere von den planenden Akteuren zu berücksichtigen sind. Das Umsetzungsprogramm wird als flexibles und entwicklungsfähiges Steuerungsinstrument verstanden. Es bildet eine Grundlage für die weitere integrale Qualitätssicherung und die Planung und Realisierung des formulierten Zielbildes. Eine Weiterentwicklung der Bausteine des Masterplans in den weiteren Planungsschritten aufgrund neuer Erkenntnisse ist möglich und erwünscht. Wichtig ist, dass damit die Gesamtidee des Zielbildes nicht gefährdet wird.

Das Grundlegendokument umfasst alle während des Werkstattverfahrens erarbeiteten Materialien. Diese sind umfassend und dienen im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess als wertvolle Basis. Sie bilden den Absprungpunkt für die vertiefenden Untersuchungs- und Planungsarbeiten und umfassen sowohl Pläne, schriftliche Abhandlungen wie auch Quantitäten und Mengengerüste.

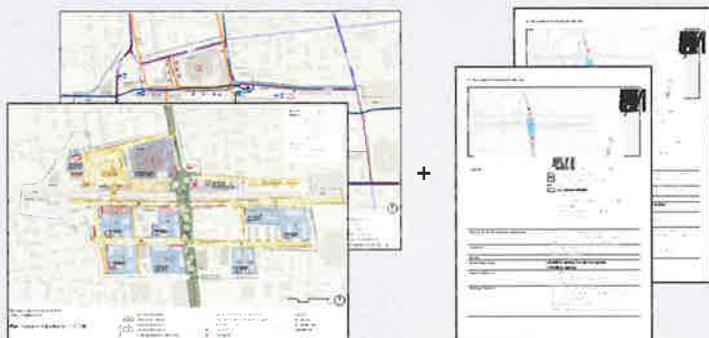
Masterplan "Bahnhof Grenchen Süd"

Zielbild



Das behördenwegleitende Zielbild zeigt im Perimeter die gewünschte Stadtentwicklung im kurz-, mittel- und langfristigen Horizont und wurde in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und unter Bezug der Bevölkerung erarbeitet. Es zeigt die anzustrebende räumliche Entwicklung und dient als Kommunikationsmittel gegenüber Planenden und der Bevölkerung.

Umsetzungsprogramm

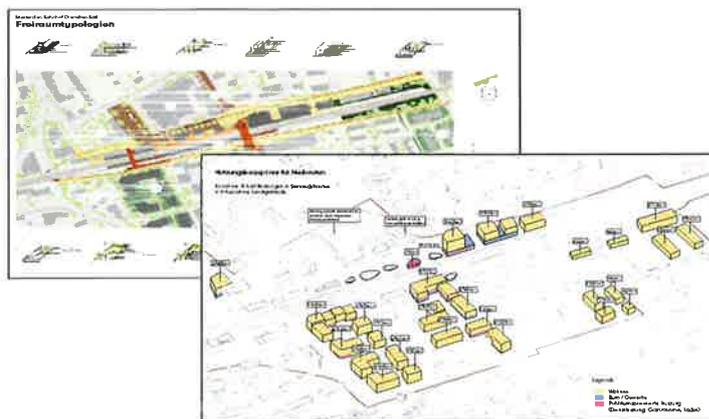


Umsetzungspläne "Städtebau + Freiraum" und "Mobilität/Verkehr"

Bausteine "Freiraum" (A - F) und "Städtebau" (1 - 10)

Das Umsetzungsprogramm ist eine Abstraktion des Zielbilds und beinhaltet die konstituierenden Elemente. Es ordnet das Zielbild in verschiedene "Bausteine", welche in den nachfolgenden Planungsschritten von den planenden Akteuren zu berücksichtigen sind. Das Umsetzungsprogramm wird als flexibles und entwicklungsfähiges Steuerungsinstrument für die städtische Verwaltung verstanden.

Grundlagen



Die vorangehend und während des Werkstattverfahrens erarbeiteten Materialien sind umfassend und dienen im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess als wertvolle Grundlagen. Sie bilden den Abzweigungspunkt für die vertiefenden Untersuchungs- und Planungsarbeiten und umfassen sowohl Pläne, schriftliche Abhandlungen wie auch Quantitäten und Mengengerüste.

Abb. 3: Zielbild und Grundlagen (Urbanista et. al.), Umsetzungspläne (panorama), genordet und f.M.

ZIELBILD "BAHNHOF GRENCHEN SÜD"

Im Werkstattverfahren wurde für den Raum "Bahnhof Grenchen Süd" in Zusammenarbeit mit den Beteiligten und unter Bezug der Bevölkerung ein tragfähiges Zielbild der Stadtentwicklung im kurz-, mittel- und langfristigen Horizont erarbeitet.

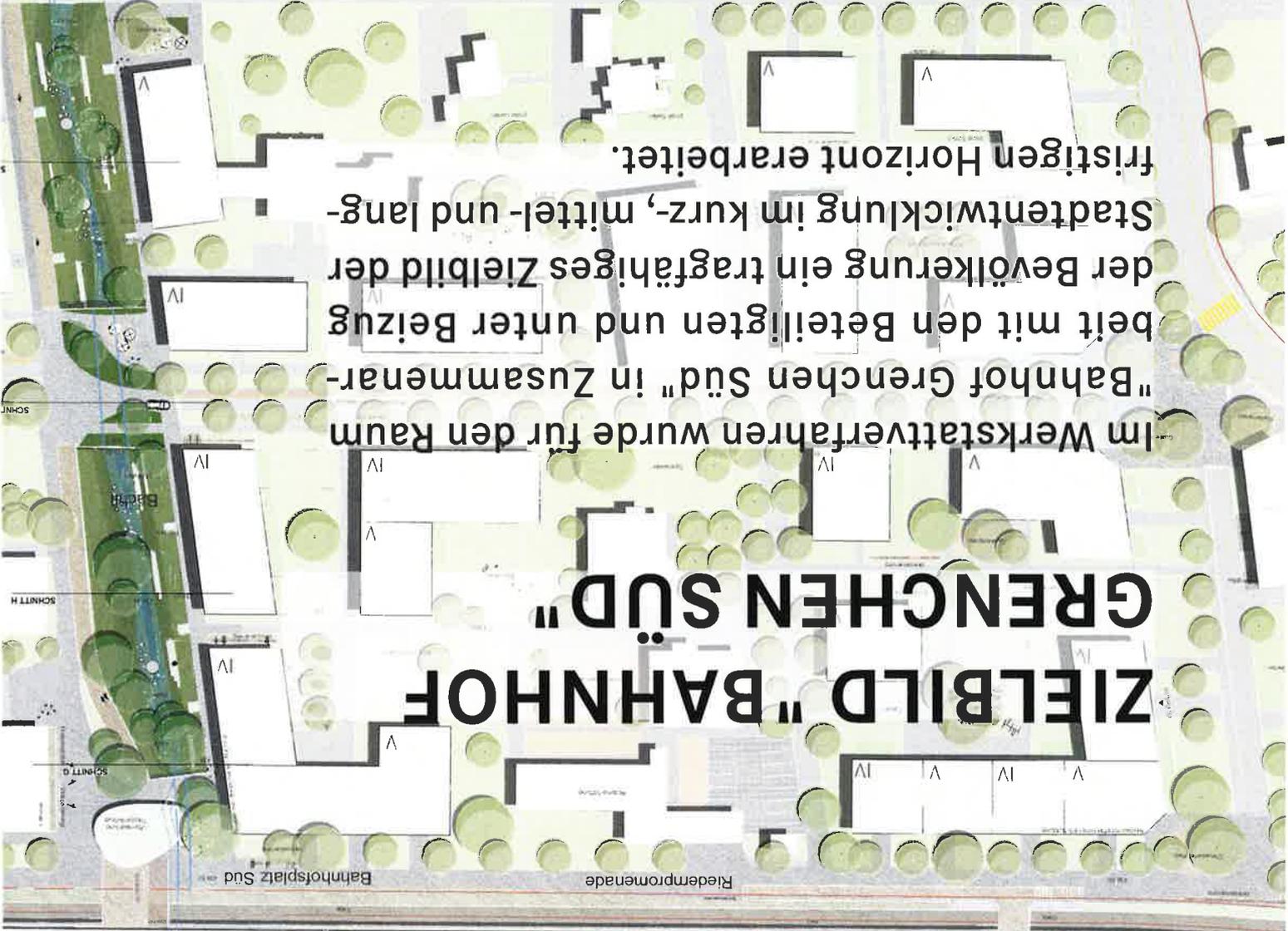


Abb. 4: Umgebungspflan (Urbanista et. al.), genordet und f.M.

4. ZIELBILD

4.1 Eine multimodale Verkehrsdrehscheibe für Grenchen

Die multimodale Drehscheibe Grenchen Süd wird auf das erwartete Wachstum der Stadt ausgelegt und zeichnet sich durch die Integration verschiedener Verkehrsträger aus, die nahtlose Umstiege zwischen Fern-, Regional- und Lokalverkehr ermöglichen. Der Bahnhof wird 2050 als moderner Knotenpunkt mit erweiterten Umsteigemöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr und zusätzlichem Raum für alternative Mobilitätsformen wie Carsharing und Veloabstellplätze ausgestattet sein. Funktional gesehen soll der Bahnhof als Tor zur Stadt und als Bindeglied zwischen den städtischen Bereichen und der Region fungieren. Die Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale an verkehrstechnisch bestens gelegenen Lagen liefert einen Beitrag an die heutigen und künftigen gesellschaftlichen Herausforderungen.

In Zukunft gewährleisten zwei Unterführungen die optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und erhöhen die Durchlässigkeit des Stadtraums. Die "Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost" dient als Querungsstelle für den Langsamverkehr wie auch der Erschliessung der Perronanlagen. Über diese verläuft künftig die regionale Velobahn Biel-Grenchen-Solothurn und die Stadtachse. Die Personenunterführung West wird an die geltenden Normen angepasst, saniert und freundlicher gestaltet.

Die heutige Rangiergleisanlage wird östlich kompensiert und anschliessend zurückgebaut, womit der Zugang zu den Gleisanlagen im Norden deutlich verbessert wird. Der durch den Rückbau gewonnene Platz wird für eine qualitativ hochwertige und funktional wertvolle freiräumliche und städtebauliche Entwicklung genutzt. Es entsteht ein Bahnhofplatz, welcher der Stadt Grenchen würdig ist und die bereits vollzogene Umgestaltung im Westen rund um das Kunsthause in einen Gesamtkontext integriert. Entlang der Bahnhofstrasse entstehen zur Deckung des langfristigen Bedarfs und zur Stärkung der Umsteigebeziehung Bus/Bahn südseitig drei neue Bushaltekanten. Südlich der Güterstrasse ist nach dem Rückbau eine städtebauliche Entwicklung entlang der Gleise möglich, die im Bereich des heutigen Kreisels Bahnhofstrasse-Girardstrasse-Güterstrasse mit einem markanten Hochbau abschliesst und hierbei den Bahnhofplatz fasst. Die Bahnhofstrasse wird so umgestaltet, dass ein Miteinander der verschiedenen Mobilitätsträger gewährleistet wird. Hierfür sind der Rückbau des Kreisels, die Erstellung von Velowegen sowie eine möglichst konfliktfreie Gestaltung der Kreuzungspunkte vorgesehen.

Die Parkierung (Kiss+Rail, Park+Rail, Carsharing etc.) wird neu angeordnet. Die Langzeitparkierung ist hauptsächlich unterirdisch vorgesehen. Die Veloparkierung wird ausgebaut, wobei ein dezentrales System mit verschiedenen Angeboten (oberirdische Parkierung, Velostation) vorgesehen ist. Südseitig wird die Riedernstrasse umgestaltet und für den motorisierten Individualverkehr grösstenteils gesperrt. Um die Erschliessung der Gebäude sicherzustellen, wird eine rückwärtige Erschliessung über die "Neue Strasse" vorgesehen. Die städtebaulichen Potenziale im Süden werden mit dem Zielbild aufgezeigt. Es wird eine qualitativ hochwertige Mischnutzung von höherer Dichte angestrebt.

4.2 Zielbild: Syntheseplan

Der Syntheseplan zeigt die wichtigsten Inhalte des Zielbildes auf einen Blick. Es beinhaltet das integrierte Mobilitätskonzept mit den Unterteilungen in öffentlichen Verkehr, Fussverkehr, Veloverkehr und

motorisierter Individualverkehr. Weiter sind die wichtigsten Inhalte zur Erschliessung, Parkierung, den Bushaltekanten und dem Verkehrsregime dargestellt.

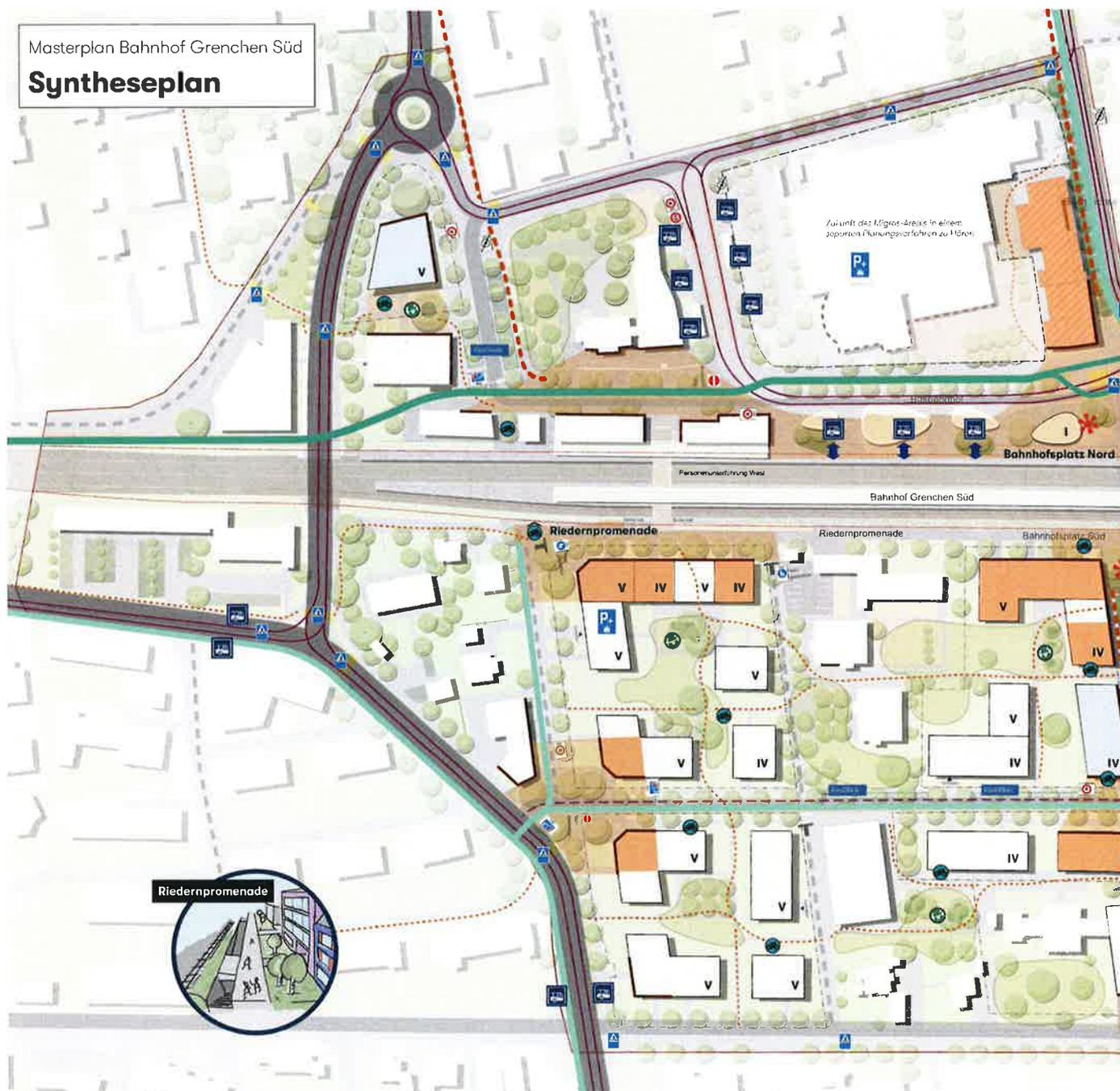
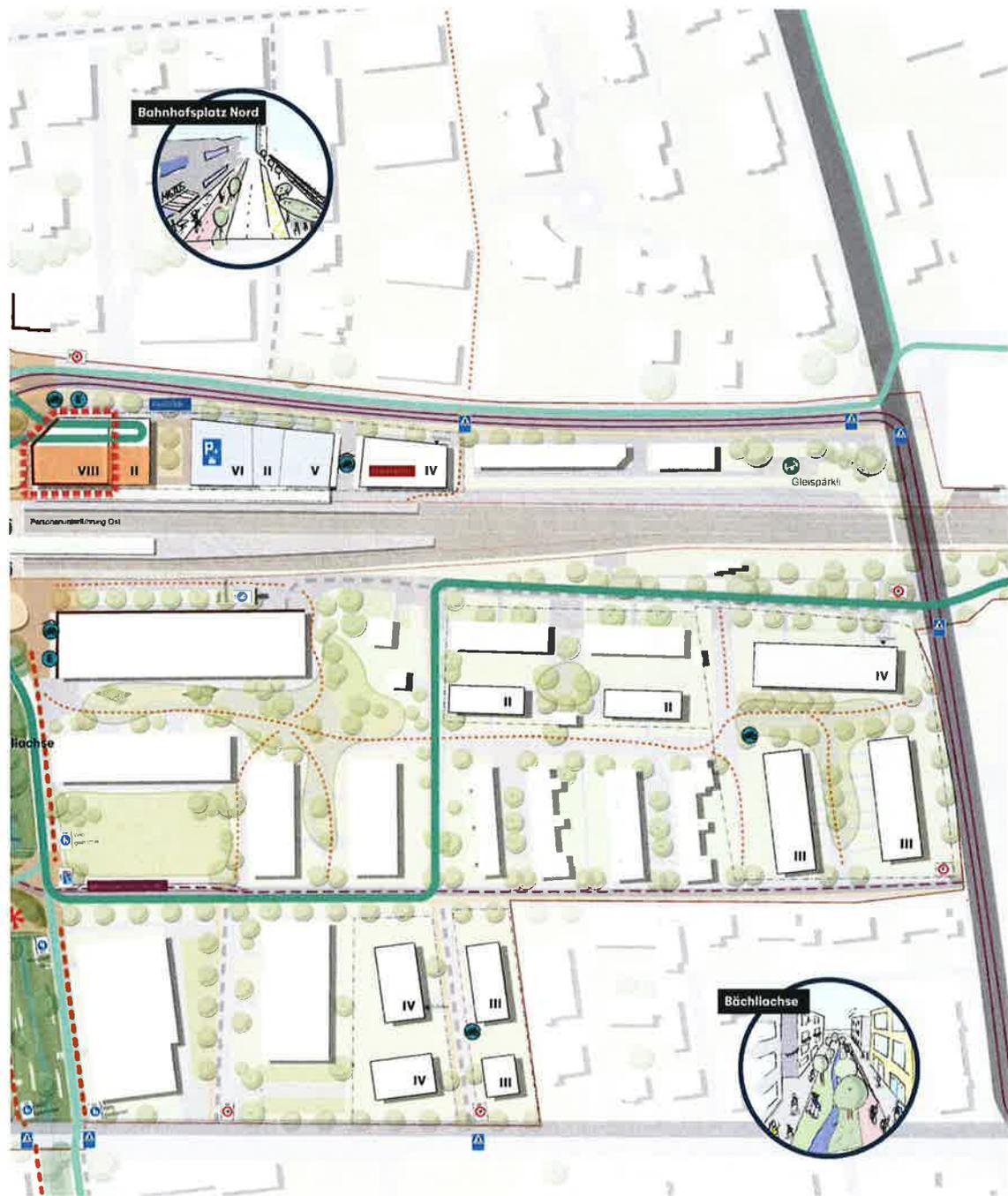


Abb. 5: Syntheseplan (Urbanista), genordet und f.M.

Ebenfalls abgebildet sind die städtebaulichen Potenziale mit den Baufeldern, dem Hochpunkt, den vorgesehenen Geschossigkeiten und der wichtigen städtebaulichen Kanten.

Die Freiraumtypologien ordnen sich nach den "zentralen Plätzen", den "sekundären Plätzen" sowie den vorgesehenen Grünanlagen, Spielplätzen und aktivierenden Nutzungen im öffentlichen Raum.



LEGENDE

Mobilität

- Weichstellanlage
- Weichstellanlage überdeckt
- Weichstellanlage
- Mikro-mobilität-Verkehrsmittel
- Stadtebene, öffentl. Umsteigebauwerk
- MIV-Poller, Durchfahrtsgepörrt
- MIV-Hauptstrasse
- MIV-Quartierstrasse
- MIV-Quartierstrasse Einbahn
- MIV-Erschliessungsstrasse
- MIV-Teilgarage / Parkhaus (M-gro)
- MIV-Klein-Park / Kurzweilparkplatz
- Mehrwecknutzungsfläche
- Bus-Versorgungsline
- Bus-Potenzial-Linie (außenmarkiert)
- Velo-Hausverbindung
- Velo-Netzverbindung
- Fussverkehr-Hauptverbindung
- Fussverkehr-Ergänzendes Netzwerk

Freiraum & Städtebau

- Solarplatz
- Aktivierende Nutzung im öffentlichen Raum
- I-VIII** Neubaue-Geschossigkeit
- Wichtige städtebauliche Kante
- Städtebauliche Kante mit Potenzial
- Zentraler Platz
- Sekundärer Platz
- Grünanlage
- Funktionale/soziale EG-Nutzung
- Gewerbe/soziale EG-Nutzung
- Hochpunkt im U-Ausschlussgebiet
- Baufläche
- Bezug zu Identität/Item/Bestand

4.3 Verkehr/Mobilität

Eine neue Stadtachse für Grenchen: Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost

Kernstück des Zielbildes ist die "Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost", eine neue Unterführung, die das nördliche Stadtzentrum mit dem Süden verbindet. Sie bildet das Rückgrat der Nord-Süd-Stadtachse für die aktive Mobilität und nimmt einen Grossteil des entstehenden Mehrverkehrs aufgrund der neu entstehenden Arbeitsplätze (Top-12-Entwicklungsgebiet, Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Süd) auf. Zusätzlich erschliesst sie als Personenanlage die beiden Perrons. Die gewählte Lage der Fuss- und

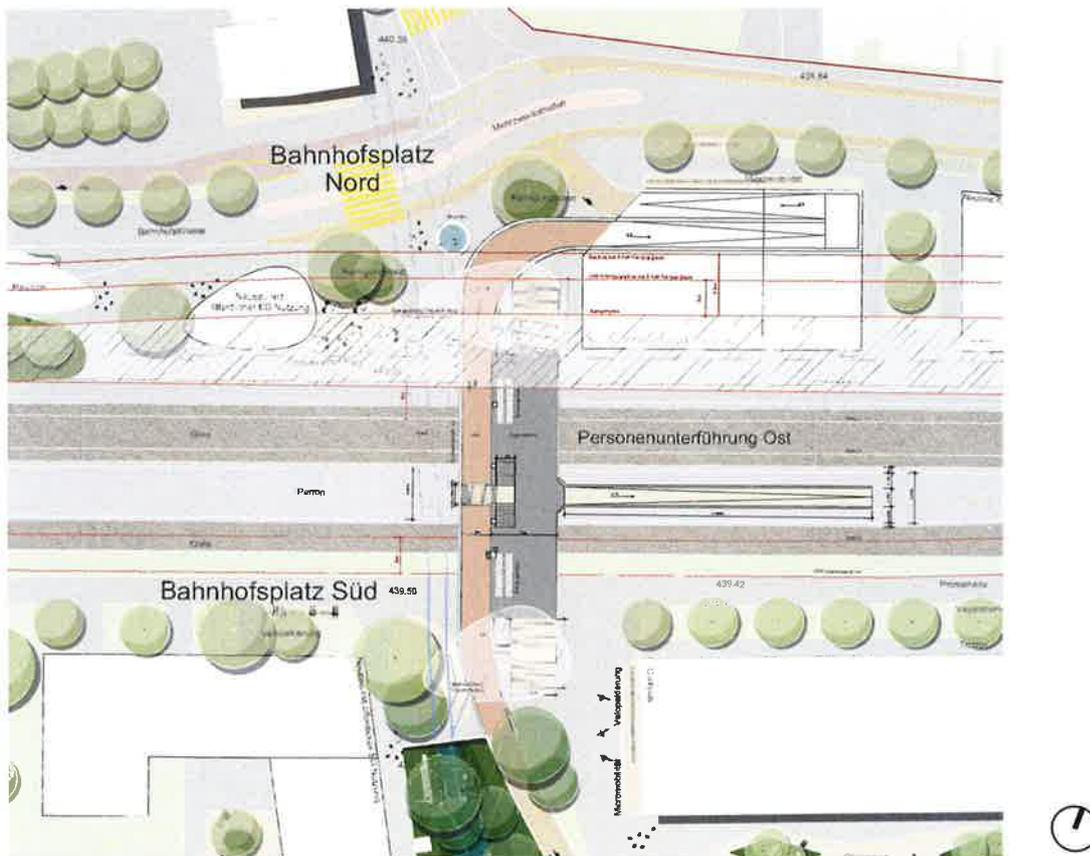
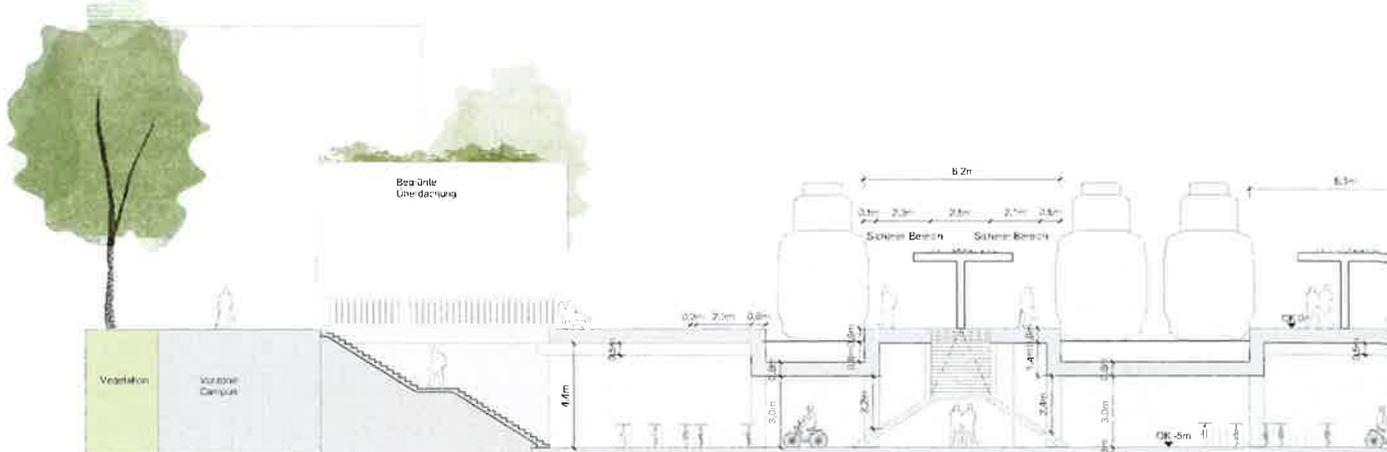
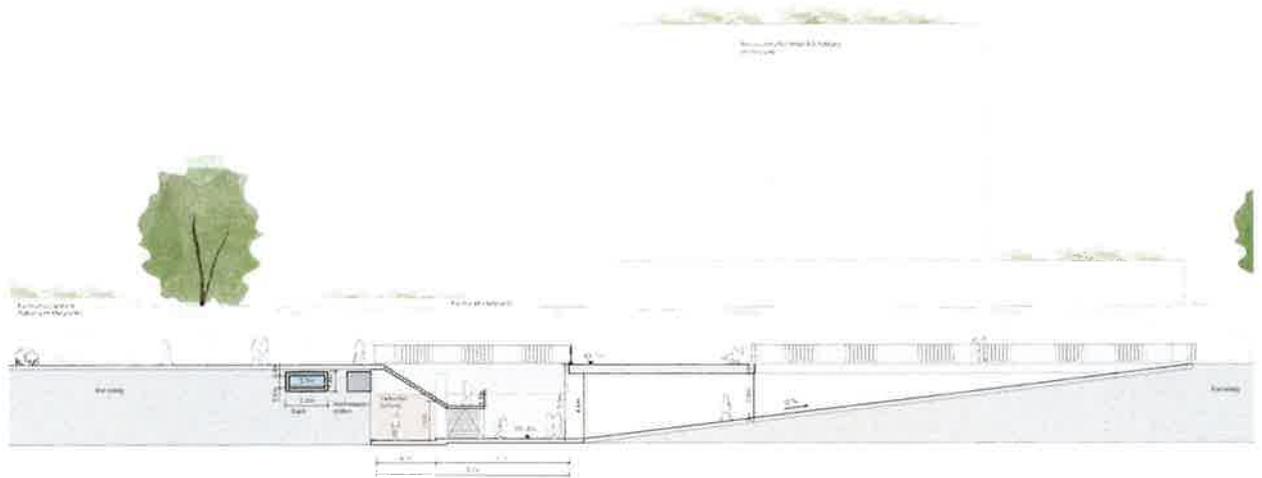


Abb. 6: Situationspläne und Schnitte Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost (Urbanista et. al.)



Veloverkehrsunterführung Ost führt zu einer gleichmässigen Verteilung der Personenflüsse im Bahnhofsgelände, in den Unterführungen sowie auf den Perrons. Die Velounterführung, entflechtet vom Fussverkehr, ist mit 3.50 m Breite und 6 % Steigung benutzerfreundlich gestaltet. Die Barrierefreiheit wird durch Lifte sichergestellt, da Rampen mit ausreichender Breite und Länge (ca. 85 m nötig) zu viel Platz beanspruchen würden und nicht in der Nähe der Perrons an die Oberfläche treten würden. Es entstehen mit dem angedachten Bahnhofplatz Nord und dem südlichen Zugang zur PU Ost neue attraktive Ankunftssituationen.

Die Personenunterführung Ost ist unabhängig davon realisierbar, ob die heutige Gleisanlage mit den Gleisen 4/5 zurückgebaut wird oder nicht. Bei einem Rückbau der Gleisanlage kann im Norden der gewonnene Platz für eine ansprechende freiräumliche und städtebauliche Entwicklung genutzt werden. Bei einem Verzicht auf den Rückbau der Gleisanlage 4/5 ist im Norden die Aufgangssituation (Treppe/Rampe) anzupassen. Die städtebauliche Entwicklung und die Gestaltung des Bahnhofplatzes (inklusive der neuen Bushaltekanten entlang Gleis 1) entfallen in diesem Fall, was zu einer Schwächung des Zielbildes führen würde. Eigentümerin der neuen Fuss- und Veloverkehrsunterführung inklusive der Bahnzugänge wird die Stadt Grenchen.



Personenunterführung West

Die Personenunterführung West (PU West) bleibt erhalten, wird zeitgemäss saniert und damit an die heute geltenden Normen und die künftigen Anforderungen an den Mehrverkehr angepasst. Die PU West verbleibt an der heutigen Lage, wird verbreitert und erhält einen neuen Treppenzugang sowie einen Lift. Letzterer stellt die Barrierefreiheit sicher. Der Lift ist im Erdgeschoss des bestehenden Dienstgebäudes östlich des Aufnahmegebäudes angeordnet. Aus denkmalpflegerischer Sicht erscheint dieser Eingriff, wenn sorgfältig ausgeführt, als verhältnismässig. Von einer gebäudeintegrierte Rampenlösung wird aus denkmalpflegerischen Gründen abgesehen. Eine Rampenlösung im Freiraum an der Hauptankunftssituation und im Ensemble des denkmalgeschützten Bahnhofes und des Kunstmuseums ist städtebaulich und freiräumlich sehr anspruchsvoll und müsste mit grosser Sorgfalt geplant werden. Für den Fall, dass die Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost nicht realisiert wird, ist als alternative Lösung die Anpassung der bestehenden PU West denkbar, welche in diesem Fall nach heutigen Erkenntnissen auf 8 m Breite und auf der Nordseite mit 2 Liften erweitert werden müsste.



Abb. 7: Situationspläne PU West mit Realisierung PU Ost (links) und ohne Realisierung PU Ost (rechts) (Urbanista et. al.)

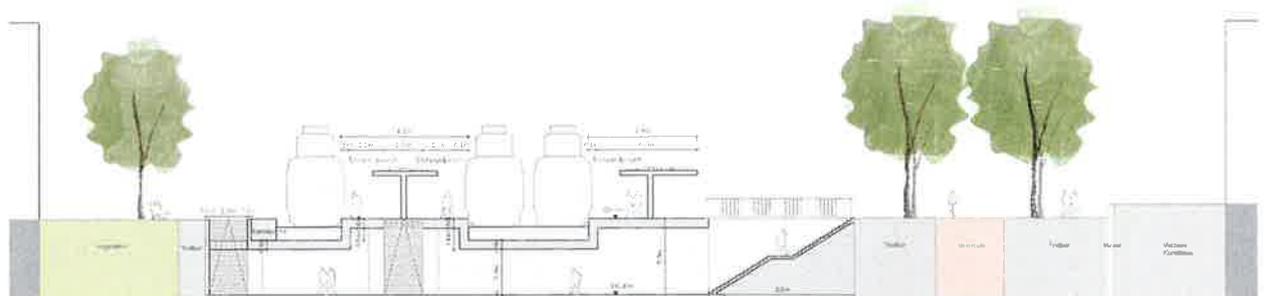


Abb. 8: Schnitt Personenunterführung West (mit Realisierung PU Ost) (Urbanista et. al.)

Buskonzept

Der bestehende, neu erstellte Bushof wird in das Gesamtkonzept integriert. Entlang der Bahnhofstrasse entstehen südlich der Fahrbahn direkt am Stadtperron (Gleis 1) drei neue Bushaltekanten. Damit wird die Umsteigebeziehung Bahn/Bus gestärkt. Fahrgäste profitieren von kürzeren Wegen, zusätzlichen Kapazitäten und einer besseren Ankunftssituation. Das Zielbild sieht im Perimeter neun Buskanten vor. Es werden insbesondere Zusatzkapazitäten in Fahrtrichtung Osten (Top-12-Entwicklungsgebiet) geschaffen. Diese Haltekanten können zudem für Bahnersatzfahrten genutzt werden. Das neue Konzept räumt der zukünftigen Entwicklung des Bussystems mehr Flexibilität ein und ermöglicht die Weiterentwicklung des neu erstellten Buskonzepts 2026. Für Fernbusse wird entlang der "Neue Strasse" eine Haltekante vorgesehen, die in kurzer Distanz zum Knoten Bahnhof Grenchen Süd liegt und damit die Anforderungen gemäss den übergeordneten gesetzlichen Grundlagen erfüllt.

Legende	
	Velostellanlage
	Velostellanlage überdeckt
	Veloverleihstation
	Micromobilität-Verleihstation
	MV: Garageneinfahrt
	MV: Poller, Durchfahrt gesperrt
	MV: Übergeordnete Hauptstrasse
	MV: Sekundäre Strasse
	MV: Quartierstrasse
	MV: Erschliessungstrasse
	MV: Tiefgarage / Parkhaus (Migros)
	Bus: Verkehrslinie
	Bus: Potenzielle Linie autonomer Shuttle
	Velo: Hauptverbindung
	Velo: Nebenverbindung
	Fussverkehr: Zentraler Platz
	Fussverkehr: Hauptverbindung
	Fussverkehr: Nebenverbindung
	Fussverkehr: Ergänzendes Wegnetz



Abb. 9: Mobilitätskonzept (Urbanista et. al.)

Kantonale Velobahn

Das Finden einer sinnvollen und möglichst konfliktfreien Führung der kantonalen Veloroute ist aufgrund der zahlreichen Nutzungsansprüche und des beschränkten Raums eine grosse Herausforderung. An verschiedenen Orten ist die Linienführung auf Kompromisslösungen angewiesen. So wurde auf der Riedernstrasse bewusst auf eine Rampe verzichtet, um den öffentlichen Raum nicht zu belasten und konfliktträchtige Kreuzungssituationen in der PU Ost zu vermeiden. Die Veloroute führt daher über die "Neue Strasse" in die Unterführung. Der Zugang im Norden der PU Ost wird in den geplanten Kopfbau integriert, womit eine städtebaulich und freiräumlich hochwertige Integration der Rampe gelingt. Um zu gewährleisten, dass der Anschluss in Richtung Norden möglichst direkt ist und die kantonale Veloroute entlang der Bahnhofstrasse möglichst getrennt vom restlichen Verkehr geführt werden kann, wurde der Kreisel durch einen Mehrzweckstreifen ersetzt. So ist eine Querung in zwei Schritten sowohl für Velo- als auch Fussverkehr möglich. Weiter verläuft die kantonale Velobahn südlich des Hallgartens mittels Überführung über die Léon-Breitling-Strasse auf die Moosstrasse. Von hier an verläuft die kantonale Velobahn im Norden der Gleise weiter in Richtung Lengnau.

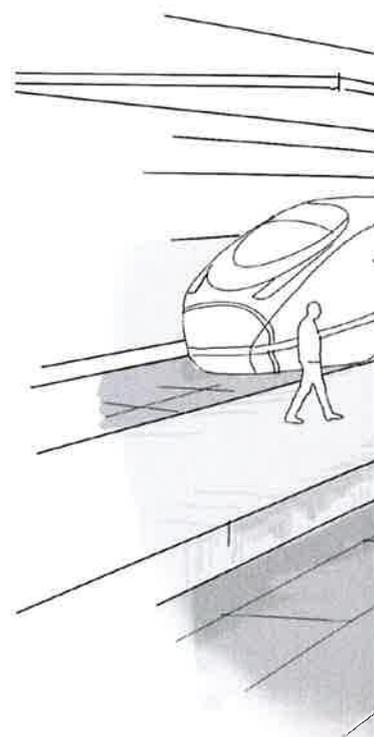
Parkierung

Das heute oberirdische "Park+Rail-Angebot" sowie die oberirdischen Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr und das "Carsharing" werden in mehrere Tiefgaragen verlegt. Dabei könnte auch das bestehende Migros-Parkdeck Teil der zukünftigen Parkierungslösung sein. Das Zielbild basiert auf einem sich veränderten Mobilitätsverhalten der Nutzende, mit einer Verschiebung des Modal Splits zugunsten ÖV/Fuss- und Veloverkehr). Ob die P+R-Parkplätze aufgrund des Mobilitätsverhaltens der Nutzenden künftig in der heutigen Anzahl oder überhaupt noch notwendig sind, wird sich zeigen. Die nötige Parkplatzzahl wird mit dem robusten sowie aufwärts- und abwärtskompatiblen Zielbild auch mit einem höheren MIV-Anteil sichergestellt.

Die Mobilität der Zukunft sieht autonome Fahrzeuge oder Shuttles als Teil des Verkehrsystems vor. Diese Mobilitätsform wurde insofern berücksichtigt, als dass eine Mehrzweckhaltekannte in der "Neue Strasse" sowie Kiss+Ride-Haltestellen eingeplant wurden, welche das Halten von solchen Fahrzeugen im Bereich des Bahnhofs ermöglichen.

Veloabstellplätze werden nach Bedarf dezentral verteilt, wobei attraktive Standorte im Bereich der PU Ost oder des Bahnhofplatzes priorisiert wurden. Eine Velostation samt Leihsystemen wird in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und an strategischen Knotenpunkten als sinnvoll erachtet. Eine Integration in die PU Ost ist möglich.

Der öffentliche Verkehr wird durch neue Haltekannten direkt am Stadtperron gestärkt. Fahrgäste profitieren von kürzeren Wegen, zusätzlichen Kapazitäten und einer besseren Ankunftssituation. Das Konzept erlaubt zudem eine flexible Weiterentwicklung des Bussystems.



Riedernstrasse und "Neue Strasse"

Die Riedernstrasse wird aufgrund des notwendigen Ausbaus der Perronanlage schmaler, wodurch die Platzverhältnisse für alle Mobilitätsbedürfnisse knapper werden. Daher wird die Befahrbarkeit für den motorisierten Individualverkehr künftig eingeschränkt. Die Riedernstrasse wird zur Fussgängerzone umgestaltet, wobei der Veloverkehr mitberücksichtigt wird. Damit kann das Potenzial der West-Ost-Achse südlich der Bahngleise voll ausgeschöpft werden. Die Erreichbarkeit der anliegenden Gebäude für den motorisierten Individualverkehr - insbesondere zur Zufahrt zum Bildungscampus - bleibt gewährleistet. Um die Erschliessung der städtebaulichen Entwicklungen zu gewährleisten, wird eine rückwärtige Erschliessung durch die "Neue Strasse" geschaffen. Die Strasse kann gemeinsam mit den Entwicklungen etappiert erstellt werden.



4.4 Freiraum

Identität und Schwerpunkte

Das Freiraumkonzept des neuen Bahnhofs "Grenchen Süd" verbindet nachhaltige Gestaltung, funktionale Flexibilität mit einer klaren Identität. Der Freiraum wird so gestaltet, dass er auf zukünftige Bedürfnisse reagieren kann. Er nimmt Bezug auf Grenchens Identität als Uhrenstadt und die lokale Natur. Skulpturen, Materialauswahl und Kunstinstallationen entlang der Stadt- und Bahnhofsachse greifen die Tradition der Präzision und Innovation auf. Der wiedereröffnete Bach verweist auf die historischen Wurzeln der Stadt und verknüpft Vergan-

genheit, Gegenwart und Zukunft. Die Freiraumgestaltung harmoniert mit den verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungen und unterstützt die geplante Etappierung. Das Konzept stellt Raum für flexible Nutzungen wie temporäre Veranstaltungen oder saisonale Märkte zur Verfügung.

Insgesamt besteht das Zielbild aus fünf Freiraumtypologien, die ein zusammenhängendes Netzwerk bilden und welche die Bedürfnisse von Pendelnden, Anwohnenden und Besuchenden gleichermaßen berücksichtigen.



Das Freiraumkonzept setzt klare Schwerpunkte im Bereich Nachhaltigkeit und Klimaanpassung:

- > Entsiegelung von Flächen und der Einsatz von sickerfähigen Belägen
- > Retentionsflächen und begrünte Fassaden zur Wasserbewirtschaftung
- > Verschattung durch Baumreihen und vertikale Grünflächen
- > Bachrevitalisierung und -öffnung als Gestaltungselement mit funktionalem Effekt (Regenwassermanagement, ökologische Vielfalt)

Der Freiraum ist für alle Zielgruppen konzipiert:

- > Pendelverkehr: Komfortable, schattige Wege und gut angebundene Velorouten
- > Anwohnende: Quartierplätze und Erholungsräume fördern Gemeinschaft und Aktivität.
- > Besuchende/Kundschaft: Attraktive Stadtachsen und Plätze mit gastronomischen Angeboten schaffen einladende Treffpunkte.



Abb. 10: Freiraumtopologie(Urbanistaet.al.)



Bahnhofsachse (West-Ost)

Die Bahnhofsachse bildet das Rückgrat für jegliche Mobilitätsströme. Sie wird als lebendige, attraktive Verbindung gestaltet, die Aufenthaltsqualität sowie ökologische und soziale Funktionen vereinen. Sie wird mit Grünflächen, strassenbegleitender Baumpflanzung, Sitzbereichen und Wasserelementen ausgestattet, welche die Identität des Ortes stärken und das Verweilen und die Begegnung ermöglichen.

Die Vernetzung mit dem kantonalen Veloverkehrnetz und die Anbindung an angrenzende Quartiere fördern umweltfreundliche Mobilität.

Stadtachse (Nord-Süd)

Die Stadtachse bildet die zentrale Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Süden von Grenchen und ist ein wesentliches Gestaltungselement des Freiraumkonzepts. Sie wird geprägt von der grün-



Abb. 11: Umgebungspan (Urbanista et. al.), genodet und f.M.

Weitere Freiräumelemente

Neue Quartierplätze dienen als Treffpunkte, Erholungsräume und fördern die soziale Interaktion. Sie sind mit Bäumen, Sitzgelegenheiten und Wasserelementen gestaltet, die eine einladende Atmosphäre schaffen. Grüne Korridore bilden Verbindungen zwischen dem Bahnhof und den Quartieren. Die Biodiversität wird gestärkt. Die Erholungsräume dienen den Menschen für Spiel, Sport und Naherholung.

blauen Infrastruktur und fungiert als Bindeglied zwischen den wichtigsten natürlichen und städtischen Räumen (Grenchenberg, Aare, Fußgängerzone). Die Öffnung des Baches schafft eine attraktive Erlebnislandschaft. Der Bach wird durch begehbare Ufer, Sitzterrassen und naturnahe Bepflanzung erlebbar gemacht. Die Gestaltung verbessert das Mikroklima, stärkt die Identität des Ortes und schafft eine visuelle Verbindung zu den umliegenden Landschaften.

Nutzung

Der Städtebau ist eng mit den vorgesehenen Nutzungen verknüpft. Der Schwerpunkt liegt im ganzen Gebiet bei der Wohnnutzung (Geschossfläche: Ca. 50'000 m²), auch damit bei der Nutzung eine Balance zur laufenden Entwicklung beim Campus Technik sowie dem TOP-Entwicklungsstandort geschaffen werden kann. Im Perimeter der Masterplanung sind rund 500 zusätzliche Wohneinheiten vorgesehen, womit längerfristig Wohnraum für ca. 1'000 - 1'200 Personen entsteht. Im Bereich der öffentlichen Plätze und an einzelnen stark frequentierten Orten sind publikumsorientierte Nutzungen (Geschossfläche ca. 3'000 m²) vorgesehen, um den öffentlichen Raum zu beleben und das Angebot der multimodalen Verkehrsdrehscheibe zu stärken. Diese sind zum Beispiel am südlichen Zugang der Personenunterführung West oder im Bereich der Stadtachse (Personenunterführung Ost) vorgesehen. Im lärmbelasteten Bereich entlang der Bahn sind zudem Gewerbe- und Büronutzungen (Geschossfläche ca. 5'000 m²) angedacht. Das bestehende Landgebäude soll sich zur Stadtachse hin öffnen und einer publikumswirksameren Nutzung, insbesondere im Erdgeschoss, zugeführt werden. Das heutige Areal der Migros stellt städtebaulich eine Herausforderung dar. Im Zielbild ist bewusst auf die Entwicklung dieses Bausteins verzichtet worden. Die Entwicklung kann zum gegebenen Zeitpunkt in einem weiteren Verfahren gemeinsam mit der Eigentümerschaft präzisiert werden.

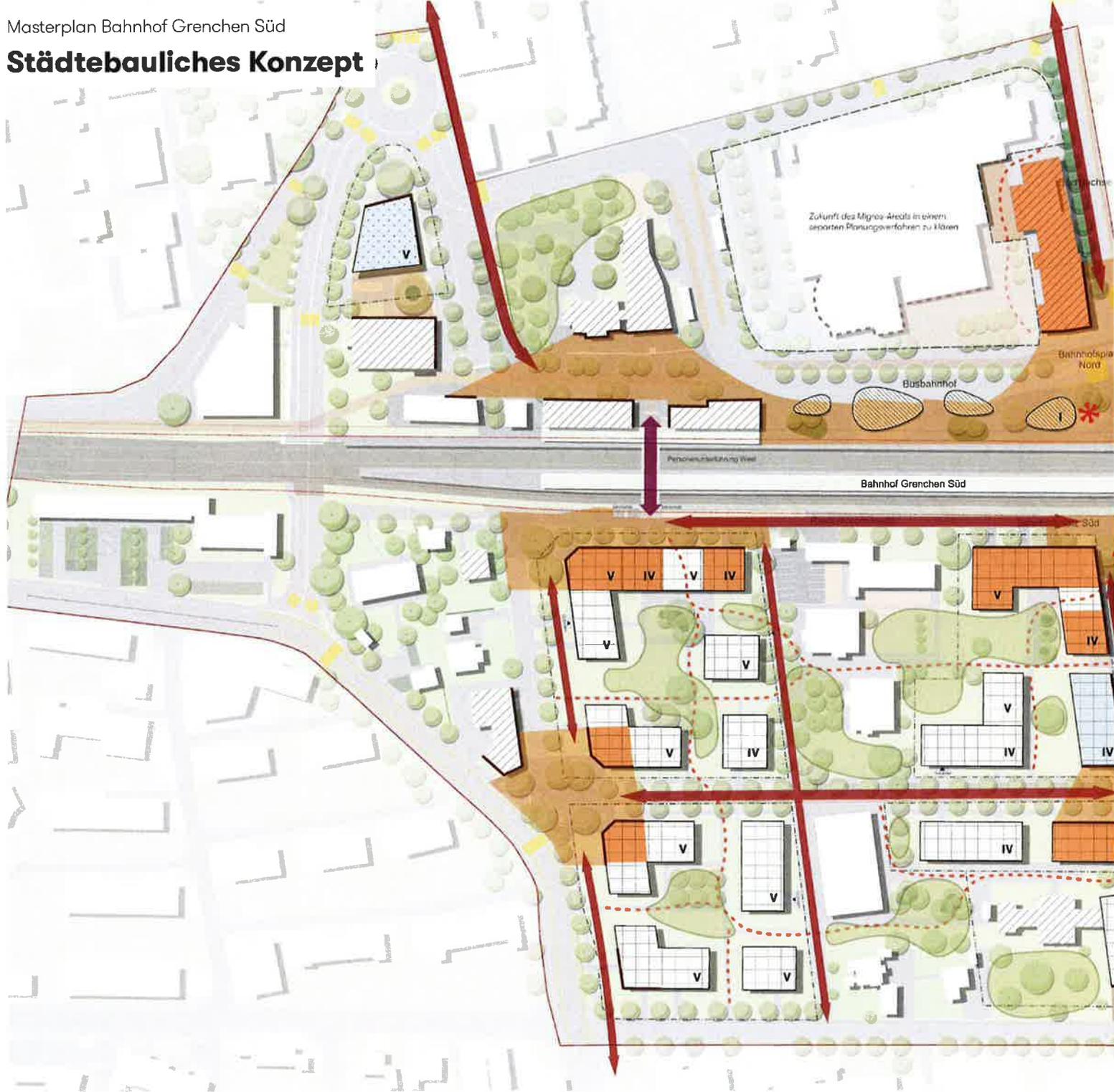
Öffentlicher Raum und Plätze

Der Städtebau schafft neue Plätze, die den öffentlichen Raum rund um den Bahnhof prägen. Der Bahnhofplatz Nord wird als langgezogener Platz ausgebildet. Er ist als verkehrliche Ankunftssituation zu lesen und funktioniert als Scharnier zwischen der Perronanlage und der Stadt. Das Stadtperron wird durch den Rückbau der Rangiergleisanlage auf seiner ganzen Länge zugänglich gemacht. Der Platz wird mit einem Pavillon und baldachinartigen Dächern bespielt. Der neue Hochpunkt verstärkt seine städtebauliche Bedeutung und schliesst den Platz im Osten ab. Einzelne öffentliche Nutzungen sorgen für die Belebung des Platzes.

Der neue Platz im Süden liegt in der neuen Fussgängerzone der Riedernstrasse. Er wird von einem grünen Charme des Baches geprägt. Der Fokus dieses Platzes liegt auf dem Verweilen und der grün-blauen Infrastruktur. Mit dem Bildungscampus besitzt der Platz bereits einen Nukleus, der mit der künftigen Bebauung auf der westlichen Seite und mit der neuen Unterführung weiterentwickelt wird.

Die Stadtachse wird mit einem Mix an publikumsorientierenden Nutzungen, wie Cafés, Restaurants und Läden aber auch mit naturnahem Freiraum bespielt. Entlang der Stadtachse sind ruhigere Nutzungen im Erdgeschoss wie das „Wohnen am Bächli“ möglich. Am Kreuzungspunkt Neustrasse-Brühlstrasse entsteht der zentrale Angelpunkt des neuen Quartiers. Vorstellbar ist hier eine gastronomische Nutzung im öffentlichen Raum.

Städtebauliches Konzept



LEGENDE

-  Aktivierende Nutzung im öffentlichen Raum
- I-VIII** Neubau: Geschossigkeit
-  Personenunterführung mit Perronzugänge
-  Primäre Strassenachse
-  Sekundäre Strassenachse
-  Interne Durchwegung
-  Wichtige städtebauliche Kante
-  Städtebauliche Kante mit Potenzial

-  Zentraler Platz
-  Sekundärer Platz
-  Primäre Grünfläche
-  Sekundäre Grünfläche
-  Publikumsbezogene EG-Nutzung
-  Gewerbliche EG-Nutzung

-  Hochpunkt mit Ausstrahlungskraft
-  Baufeld
-  Bezug zu identitätsstiftendem Bestand
-  Aufgenommene Häuserflucht
-  Städtebauliche Typologie: Offener Blockrand
-  Städtebauliche Typologie: Zellenbau
-  Städtebauliche Typologie: Punktbaute
-  Städtebauliche Typologie: Sonderbaukörper

Abb. 13: Städtebauliches Konzept (Urbanista et. al.)





The image is a detailed urban planning map of a city block. It features several numbered zones (1-5) with different colors and patterns. Zone 1 is a small blue area with red diagonal lines. Zone 2 is a larger blue area with red diagonal lines. Zone 3 is a yellow area with a dotted pattern. Zone 4 is a blue area with red diagonal lines. Zone 5 is a blue area with red diagonal lines. The map includes various streets: Léon Breiting-Str., Bahnhofstr., Freiestr., Busstation, Girardstr., Archstr., Rodania, Campus, and Brühlstr. There are also annotations such as 'Hallgarten', 'Bahnhof', 'Migros', 'Stadachse', and 'Neu'. A red star is located in a hatched area on the right. The map is overlaid with a semi-transparent text box containing the title and a paragraph.

UMSETZUNGSPROGRAMM

Das Umsetzungsprogramm ist eine Abstraktion des Zielbilds. Es ordnet dieses in verschiedene Bausteine, welche die konstituierenden Elemente enthalten, die in den nachfolgenden Planungsschritten von den planenden Akteuren zu berücksichtigen sind.

5. UMSETZUNGSPROGRAMM

5.1 Konstituierende Elemente des Masterplans

Das Umsetzungsprogramm ist eine Abstraktion des Zielbilds. Es ordnet dieses in verschiedene Bausteine, welche die konstituierenden Elemente enthalten, die in den nachfolgenden Planungsschritten von den planenden Akteuren zu berücksichtigen sind. Das Umsetzungsprogramm besteht aus den zwei Plänen "Freiraum und Städtebau" sowie "Verkehr" und den dazugehörigen Bausteinen Freiraum (A - F), Städtebau (1 - 10) und Verkehr (I - IV).

Pläne

Freiraum und Städtebau



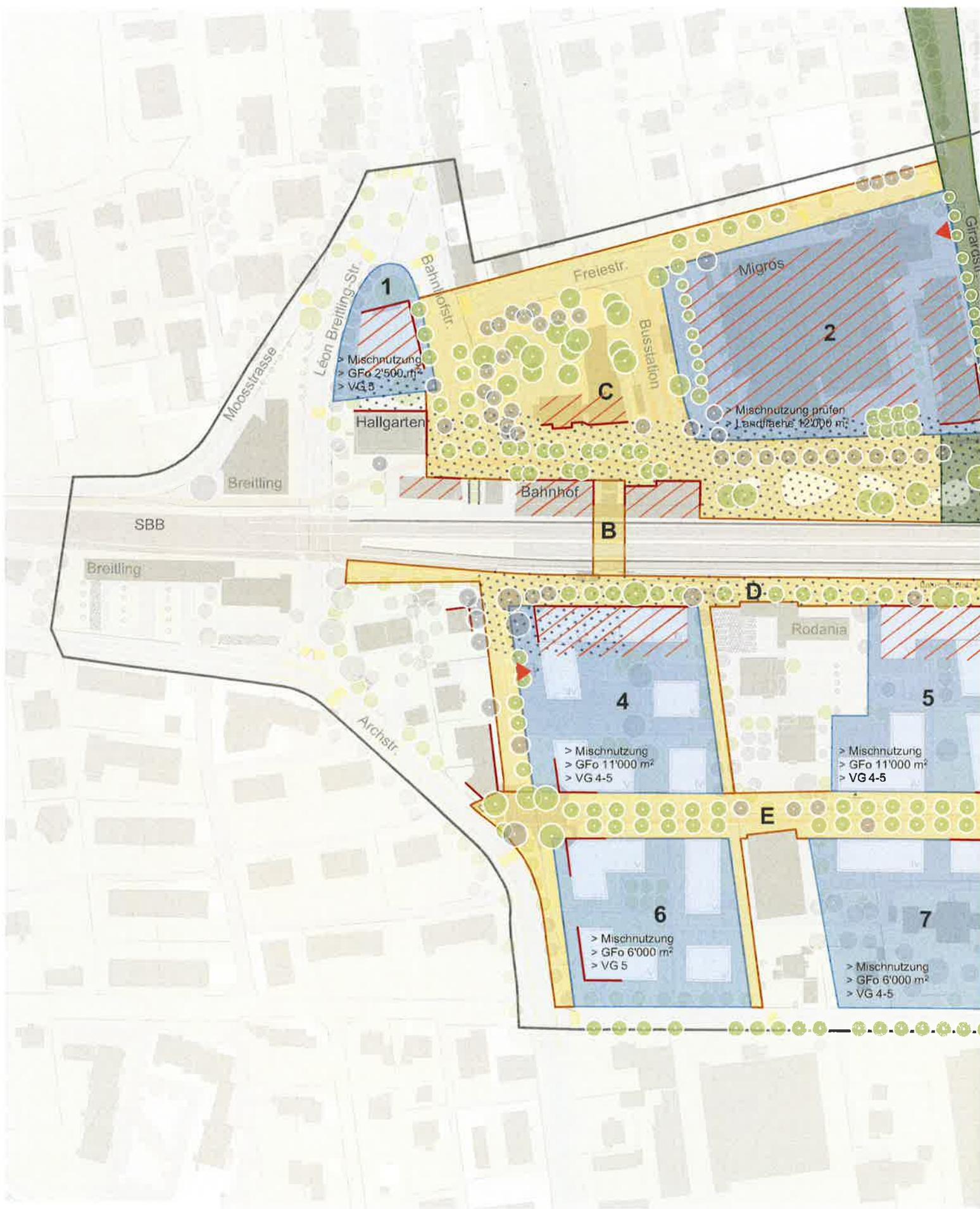
Verkehr



Bausteine (Objektblätter)

Freiraum		Städtebau		Verkehr	
A	Stadtachse (mit FV + PU Ost)	1	Kleiner Hallgarten	I	Veloverkehr
B	Personenunterführung West	2	Migros/Landi	II	Fussverkehr
C	Bahnhofplatz	3	Güterstrasse	III	Öffentlicher Verkehr
D	Riedern-Promenade	4	Grenchner Blockrand Archstr. Nord	IV	Motorisierter Individualverkehr
E	Neue Strasse	5	Grenchner Blockrand Brühlstr. Nord		
F	Güterstrasse	6	Grenchner Blockrand Archstr. Süd		
		7	Grenchner Blockrand Brühlstr. Süd		
		8	Ergänzung Kommunalkolonie		
		9	Flughafenstrasse		
		10	Neue Strasse		

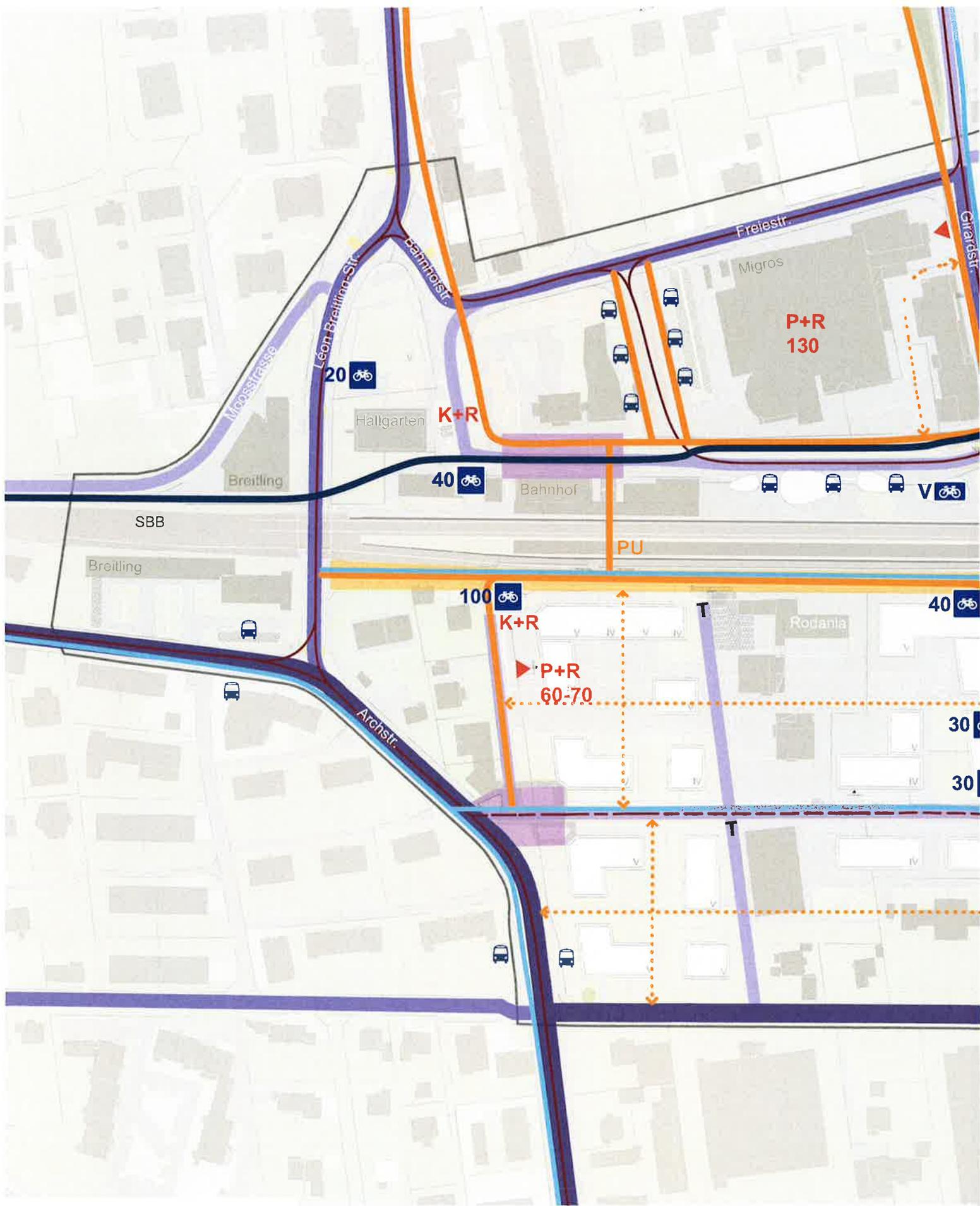
Grundsätzlich ist die Planung so robust, als dass sich die einzelnen Elemente in separaten Planungsverfahren weiterentwickeln und umsetzen lassen. Es liegt jedoch in der Natur der Sache, dass je nach Bausteine grössere Abhängigkeiten bestehen. Dies bedeutet für die einzelnen Bausteine, dass eine losgelöste Umsetzung ohne Berücksichtigung des Gesamtkontextes zu vermeiden ist.



**Masterplan Bahnhof Grenchen Süd
 Imsetzungsprogramm**

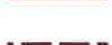
Plan Freiraum + Städtebau 1:2'000

- Legende**
- Perimeter Masterplan
 - Baustein Stadtachse
 - Bausteine Freiraum
 - Bausteine Städtebau
 - Wichtige städtebauliche Kante



**Masterplan Bahnhof Grenchen Süd
Umsetzungsprogramm**

Plan Verkehr 1:2'000

Legende		Perimeter Masterplan		Wichtige Fussvei
		Hauptverkehrsstrasse		Fussverkehrsver
		Sammelstrasse		Buslinie
		Erschliessungsstrasse		Potenziallinie au
		Regelungszone		Velobahn region.
		Fussgängerzone		Lokales Velonetz

5.2 Bausteine Freiraum

A Stadtachse mit Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost (FV + PU Ost)



Legende

Perimeter Masterplan	Publikumsbez. EG-Nutzungen	Bäume Neu
Baustein Stadtachse	Bereich mit hohem Öffentl.grad	Bäume Bestand
Raumprägende Fassaden	Hochpunkt	Allee Neu
Offener Bach		

Städtebau

- > Attraktivierung der Stadtachse, nutzen der Potenziale (Freiraum, Fuss- und Veloverkehr)
- > Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung ist der zentrale Baustein der Stadtachse und der Verkehrsdrehscheibe "Bahnhof Süd"
- > Direkte, attraktive Zugänge (nordseitig gebäudeintegrierte Rampe) zur Unterführung
- > Unterführung kombinierbar mit zusätzlichen Zugängen zur Perronanlage Gleis 2/3 SBB
- > Charakter und städtebauliche Ziele vgl. Baustein Städtebau Nr. 3 und 5
- > Städtebau eng mit angrenzenden Freiraummassnahmen verweben

Mobilität/Verkehr

- > Nördlich Bahngleise: Koexistenz aller Verkehrsträger (Trottoir, beidseitiger Velostreifen, Fahrbahn ÖV/MIV), Ein- und Ausfahrt Migros-Parkhaus gewährleisten/integrieren
- > Südlich Bahngleise: Entflechtete Verkehrsflächen für Fuss- und Veloverkehr, MIV nur für Anlieger, Parkierung, Anlieferung
- > Organisation Unterführung (West nach Ost): Dorfbach, Hochwasserstollen, Velo, Fussverkehr
- > Stadtseitige Zugänge über Treppe/Lift und für Perron Gleis 2/3 über Rampe/Treppe
- > Unterführung Veloverkehr als Teil der Velobahn Solothurn-Grenchen-Biel

Freiraum

- > Gestaltung einer belebten Achse mit grün-blauer Infrastruktur, im Bereich der Unterführung stehen die verkehrlichen Funktionen im Vordergrund
- > Nördlich Bahngleise: Baumtypologie = Allee, Hartfläche entlang Trottoir minimieren (baumbestückter Versickerungsstreifen), Grünfläche naturnah (extensive Wiese) gestalten, Verzicht auf Revitalisierung des Baches aus Platzgründen
- > Südlich Bahngleise: Baumtypologie = Lockerer Bestand entlang des revitalisierten Baches und in den Bereichen der Zugänge zur Unterführung, Grünflächen: Hartfläche minimal, Versickerung maximal, Grünfläche naturnah
- > Bauwerk attraktiv gestalten unter Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsempfindens

**Ingenieurtechnische
Aspekte Unterführung**

- > Rampen: Fussverkehr 12% und 2.5 m breit | Veloverkehr 6% und 4 m breit
- > Treppen: Nord/Süd 6 m breit mit Zwischenpodest, Zugang Perron 2.5 m mit T-Form
- > Statische Spannweite (ca. 13.5 m) mittels Mittelabstützung in Form von Stützen oder Wandabschnitten verringern (Foundation nicht auf Werkleitungen)
- > Werkleitungen: Kote der einzelnen Werkleitungen zurzeit unbekannt, in nächstem Planungsschritt eruieren (Annahme ca. 2 m Tiefe). Konflikte: Südseitig im Rampen- und Unterführungsbereich mit Gas, Wasser/Abwasser, Strom, Dorfbach/Hochwasserstollen (saniierungsbedürftig), nordseitig mit Dorfbach/Hochwasserstollen, Gas, Abwasser
- > Bodenplatte/Deckenstärke: Resultat Zielbild kritisch prüfen (mit höherer Stärke rechnen)

Rahmenbedingungen

- > Nördlich Bahngleise (Girardstr.): Landerwerb privater Grundeigentümer (Prz. Nr. 5677, 5096) nötig, damit beidseitiger Velostreifen gebaut werden kann
- > ISOS Gebiet 4 und Umgebungszone VI und VII
- > Teile des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement
- > Bach und Werkleitungen unter Stadtachse beachten
- > Enge Zusammenarbeit mit SBB AG über alle Planungsphasen
- > 90° Winkel Unterführung zu Gleisachse SBB, behinderten- und normengerechte Umsetzung (u.a. VSS 40 246 => Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs)

Abhängigkeiten

- > Ersatz/Rückbau Gleis 4/5 und Lage der nördlichen Aufgänge Treppe und Rampe
- > Gebäudeintegrierte Rampe in Abhängigkeit mit Baustein Städtebau Nr. 3
- > Sanierung eingedolter Bach, Revitalisierung und Werkleitungen
- > Öffnung Bach und Revitalisierung in starker Abhängigkeit zur Stadtachse (Baustein A), Umsetzung nur zusammen mit Baustein A sinnvoll
- > Nördlich Bahngleise: Weiterführung Stadtachse bis ins Zentrum (ausserhalb Perimeter Masterplan), mögliche Abhängigkeit (nicht untersucht) zu Baustein Städtebau Nr. 2 (Migros)
- > Südlich Bahngleise: Gestaltung der Kreuzungspunkte unter Berücksichtigung der Bausteine F (Riedern-Promenade) und G ("Neue Strasse")

Nächste Schritte

- Ersatz und Rückbau Gleis 4/5:
- > Unterführung sowie Ersatz und Rückbau Gleis 4/5: Fällen der nötigen strategischen Entscheide auf Führungsebenen der beteiligten Akteure. Grundsatzentscheid bezüglich Kompensation und Rückbau Gleis 4/5. Planungsschritte bei Ersatz: Machbarkeitsstudie, Vorprojekt, Bau- und Auflageprojekt, Plangenehmigungsverfahren, Dauer: Ca. 8 - 10 Jahre
- Stadtachse:
- > Umsetzung von Sofortmassnahmen: Zwischennutzungen im öff. Raum südlich Bahngleis, mit Eröffnung Campus Technik umsetzen (z.B. oberirdische Parkplätze durch öffentliche Aufenthaltsfläche ersetzen)
 - > Festlegung Umsetzungshorizont/Meilensteine unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten
 - > Fuss- und Veloverkehrsunterführung: Aggloverein/Stadt Grenchen löst Kundenprojekt bei SBB aus, Begleitung durch SBB.
 - > Konkurrenzverfahren zum Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie zum Wasserbauprojekt (interdisziplinäres Bearbeitungsteam: Landschaftsarchitektur, Wasserbau, Verkehr, Bauingenieur) inklusive Abklärungen zu allfälligen Landerwerb (insbesondere nördlich Bahngleise)
 - > Nach Konkurrenzverfahren: Vorprojekt (SIA 31), Bauprojekt (SIA 32/33), Ausführungsplanung (SIA 41 etc.)

Zuständigkeiten

- > Ersatz und Rückbau Gleis 4/5: Stadt (Federführung), in enger Abstimmung mit SBB, BAV und Aggloverein Grenchen.
 - > Fuss- und Veloverkehrsunterführung: Stadt Grenchen (Federführung) in enger Abstimmung mit dem Kanton Solothurn (Velovorrang- und Velohauptroute) und in enger Abstimmung mit Aggloverein Grenchen und SBB. Bestellen und Auslösen Vorprojekt durch Stadt und Kanton, Erstellen Vorprojekt zusammen mit SBB (Kundenprojekt)
 - > Umgestaltung Girard-/Brühlstrasse & Revitalisierung Dorfbach: Stadt Grenchen (Federführung)
-

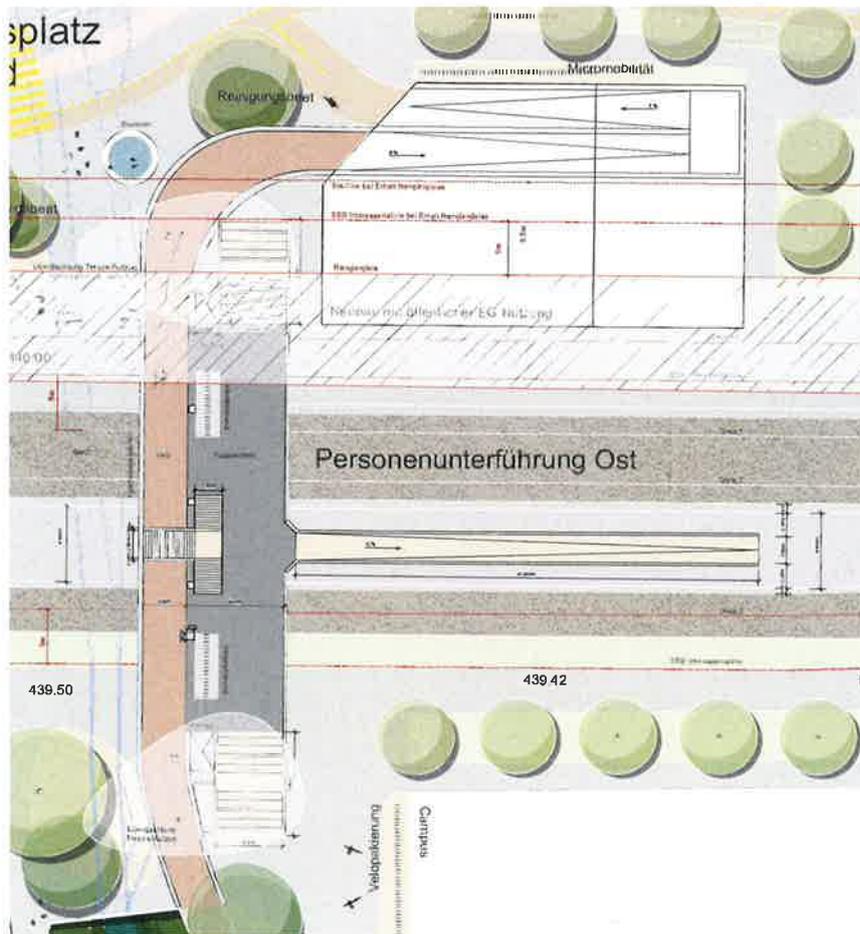
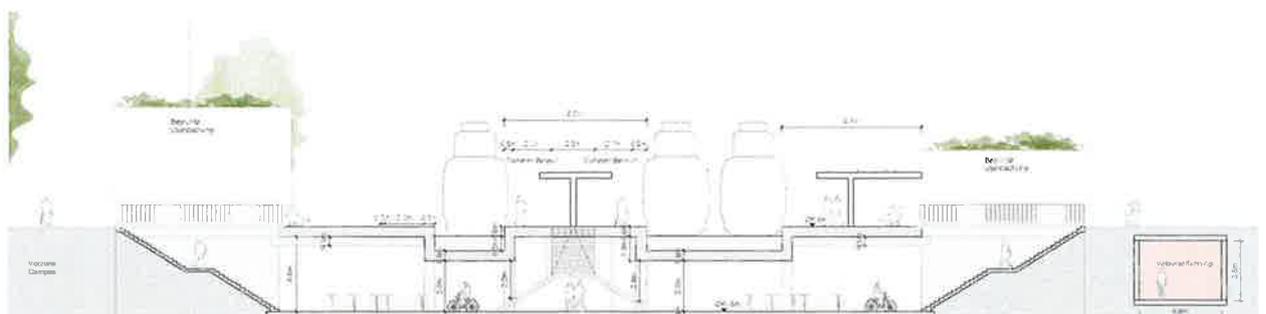
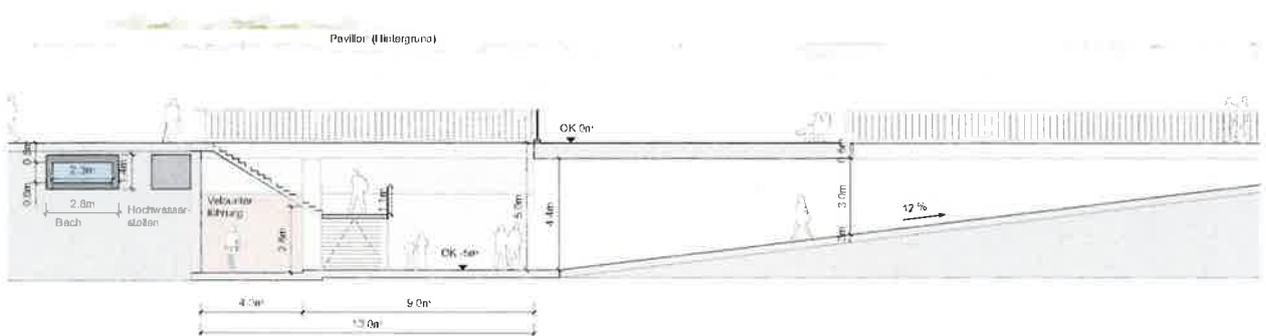


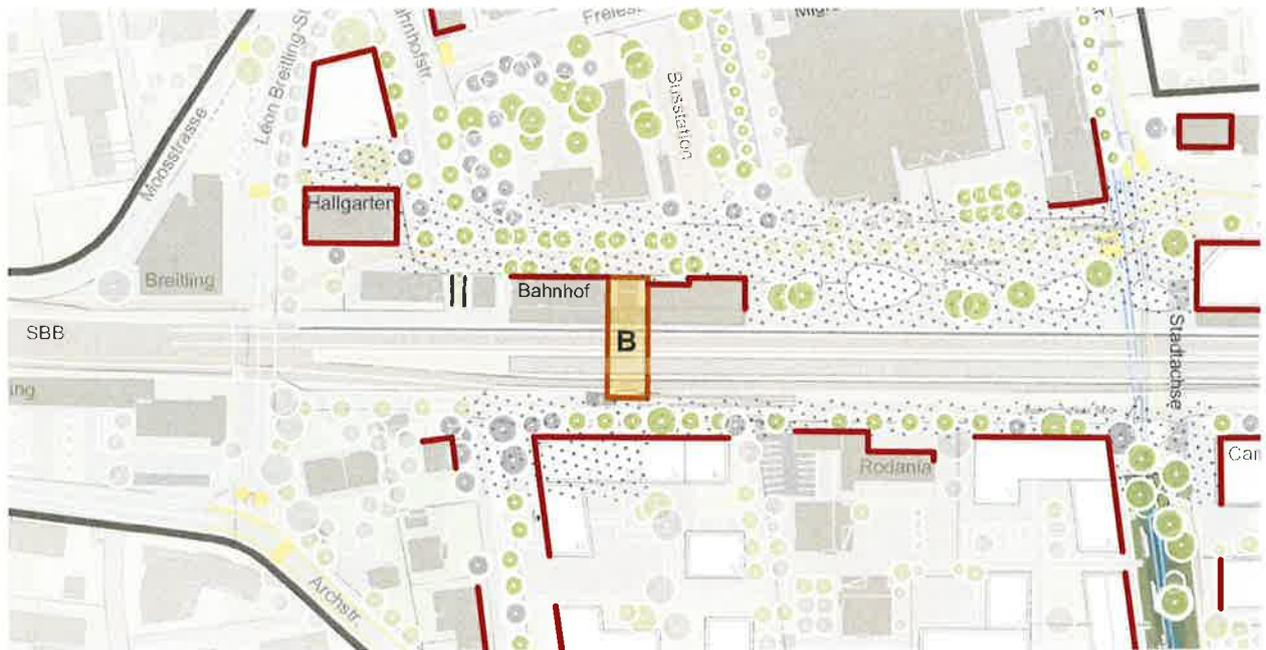
Abb. 14: Links: Situationsplan der Stadtachse mit der im Kopfbau integrierten, gefalteten Rampe

Abb. 15: Mitte: Querschnitt durch die Stadtachse. Links sind der eingedolte Dorfbach und der Hochwasserentlastungsstollen dargestellt.

Abb. 16: Unten: Längsschnitt durch die Stadtachse (links Süden und rechts Norden)
(alle Urbanista et. al.)



B Personenunterführung West SBB

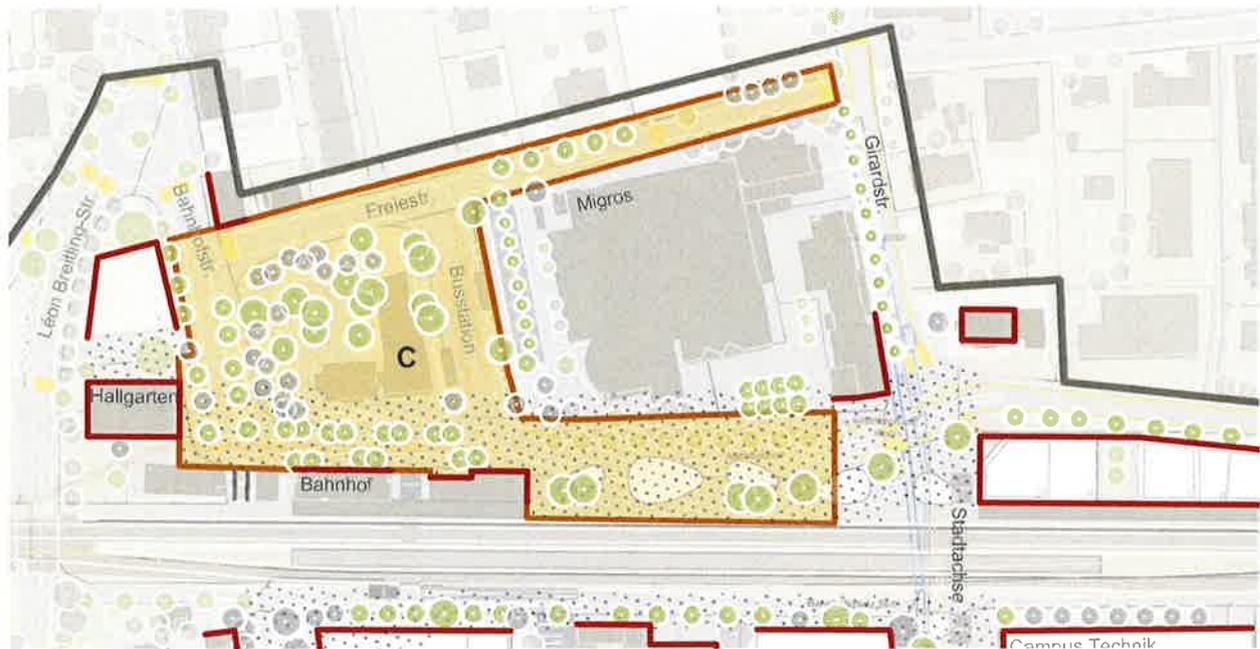


Legende

Perimeter Masterplan	Publikumsbez. EG-Nutzungen	Bäume Neu
Baustein Freiraum	Bereich mit hohem Öffentl.grad	Bäume Bestand
Raumprägende Fassaden	Hochpunkt	
Offener Bach	Allee Neu	

Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> > Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte: Qualitativ hochwertige Integration der Treppe und der Lifte in Bahnhofsensemble mit Aufnahme- und Dienstleistungsgebäude SBB
Mobilität/Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> > Sanierung, Verbreiterung (ca. 6 m) und Aufwertung bestehende Personenunterführung an heutiger Lage unter Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsempfindens > Neugestaltung Rampenzugang im Süden (bisher gefaltet, neu gerade Rampe i.R. Osten) > Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sicherstellen: Konflikt Velo/Fussverkehr frühzeitig berücksichtigen und durch entsprechende Gestaltung entschärfen
Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> > Nordseitig: Heutige, qualitätsvolle Ankunftssituation erhalten > Südseitig: Qualitativ hochwertige Integration der Treppe/Rampe im Süden der Personenunterführung in die Riedern-Promenade, sorgfältige Gestaltung der Umgebung
Ingenieurtechnische Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> > Unterführung/Treppen: Ca. 6 m breit, Rampen ca. 2.5 - 3 m mit Steigung ca. 10 - 12 % > Die genauen Masse/die Dimensionierung der Unterführung und deren Zugänge definiert die SBB in nachfolgenden Planungsschritten mittels Personenflussberechnung
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > ISOS Gebiet 4 und Umgebungszone VI und VII > Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > 90° Winkel Unterführung zu Gleisachse SBB, behinderten- & normengerechte Umsetzung
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Sanierung PU West vor (Provisorium nötig) oder nach FV + PU Ost (kein Provisorium nötig), Abhängigkeiten zu heutigen und zukünftigen Nutzungen in Bestandesbauten, laufender Betrieb SBB sowie Erschliessung und Anlieferung Bestandesbauten sicherstellen > Dimensionierung PU West abhängig davon, ob FV + PU Ost (Baustein A) gebaut wird oder nicht > Umgestaltung Riedern-Promenade (Baustein D) im Bereich PU West idealerweise nach Sanierung PU
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Festlegung Umsetzungshorizont unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten > Voraussichtlich Vorstudie bei Erreichen schlechter Zustandsklassen (heutiges Bauwerk)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> > Zuständigkeit: SBB (Federführung) in enger Abstimmung mit der Stadt Grenchen

C Bahnhofplatz

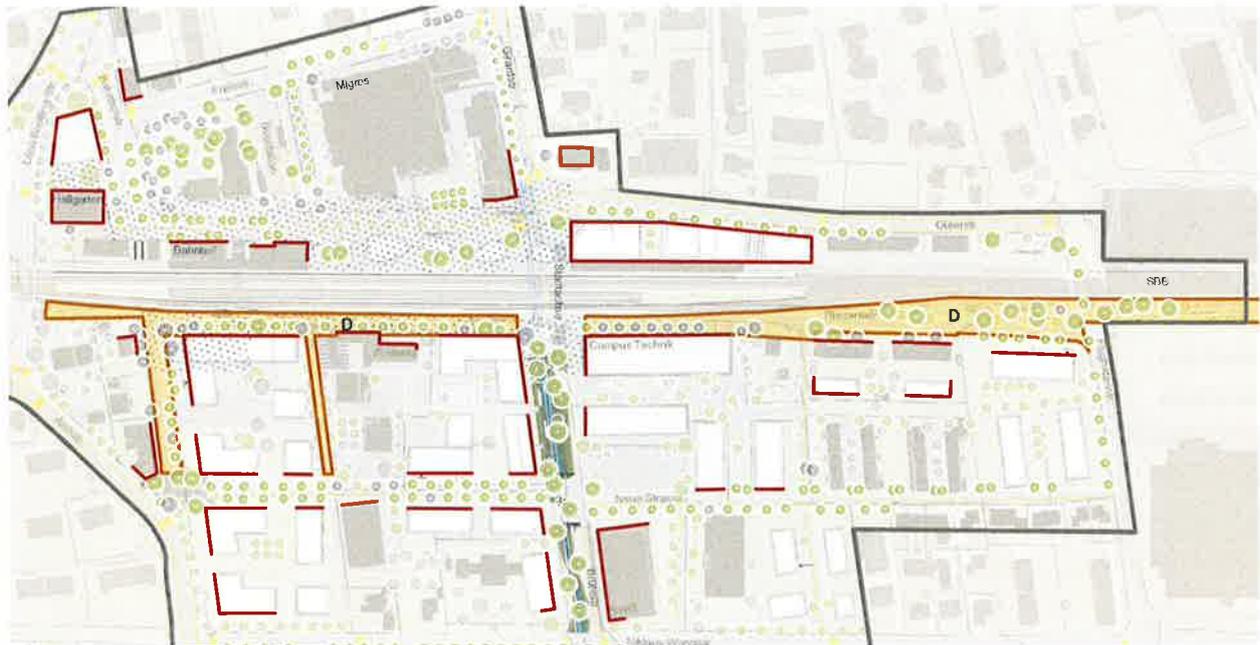


Legende

Perimeter Masterplan	Publikumsbez. EG-Nutzungen	Bäume Neu
Baustein Freiraum	Bereich mit hohem Öffentl.grad	Bäume Bestand
Raumprägende Fassaden	Hochpunkt	
Offener Bach	Allee Neu	

Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> > Multimodale Verkehrsdrehscheibe funktional und gestalterisch abstimmen und aufwerten > Attraktive Zugänge zu den beiden Personenunterführungen sicherstellen > Erweiterung Bahnhofplatz: Gestalten (Pavillonbauten) und Fassen (Baustein 3: Hochpunkt)
Mobilität/Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> > Auf Stadtebene haben Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV Priorität vor MIV > Bahnhofstrasse: Teil der Velobahn Solothurn-Biel (mittels Grünstreifen von Fahrbahn getrennte Velospur), drei neue Buskanten entlang Perron Gleis 1 (stärken Umsteigebeziehung Bus/Bahn, Sicherstellung Kapazitätsreserven, Buskante nordseitig Bahnhofstr. entfällt)
Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> > Kunsthaus, heutige Busstation: Umgestaltung abgeschlossen (in Zielbild integriert) > Bahnhofstr., Bahnhofplatz: Umgestaltung gemäss Zielbild (Busbahnhof, Pavillonbauten) > Baumtypologie: Raumprägende Einzelbäume und Allee > Versiegelte Fläche minimieren, versickerbaren Anteil maximieren (chausierte Flächen, Reinigungsbeete), Grünflächen naturnah, durchgehende Beläge, einheitliche Gestaltung
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > Teil ISOS Gebiet 4 und Umgebungszone VI > Buskonzept 2026, Schutzinventare der Stadt und der SBB beachten, Baulinie (8.5 m) und Interessenslinie SBB (5 m), Sicherheitsaspekte SBB entlang Gleisanlage (Störfall etc.)
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Umsetzung Erweiterung Bahnhofplatz nur bei Rückbau Gleisanlage 4/5 möglich > An Baustein C angrenzende Bausteine Städtebau 1 - 3
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Fälligen strategischer Entscheide: Ersatz/Rückbau Rangiergleisanlage 4/5 (vgl. Baustein A) > Festlegung Umsetzungshorizont/Meilensteine unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten > Planungsvereinbarung zwischen Stadt/SBB > Konkurrenzverfahren zum Betriebs- und Gestaltungskonzept "Erweiterung Bahnhofplatz" > Bestellen und Auslösen Projekt durch Stadt, Erstellen Vorprojekt mit SBB
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Stadt Grenchen (Federführung, ausserhalb Interessenslinie/Perronanlage SBB) > SBB (innerhalb Interessenslinie: Schnittstelle Perronanlage/Bahnhofplatz)

D Riedern-Promenade



Legende

Perimeter Masterplan	Publikumsbez. EG-Nutzungen	Bäume Neu
Baustein Freiraum	Bereich mit hohem Öffentl.grad	Bäume Bestand
Raumprägende Fassaden	Hochpunkt	
Offener Bach	Allee Neu	

Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> > Bahnbegleitende, belebte und attraktive Wegführung für den Fuss- und Veloverkehr > Attraktive Süd-Zugänge zu den zwei Personenunterführungen
Mobilität/Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> > Attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindung in den TOP-Entwicklungsstandort im Osten der Stadt Grenchen. Im Osten bis zur neuen Unterführung Ost (Stadtachse) ist Riedern-Promenade Teil der Velobahn Solothurn-Biel > Koexistenz Verkehrsträger, Priorisierung Fuss- und Veloverkehr: MIV nur für Anliegende und Anlieferung, Zugang von Osten nur bis Einfahrt Tiefgarage des neu erstellten Campus Technik, ab hier für MIV gesperrt > Durchlässigkeit (Querverbindungen) für Fuss- und Veloverkehr in Süden der Stadt sicherstellen > Westliches Ende: Knotengestaltung mit Veloparkierung, Kiss + Rail, Zugang Park + Rail
Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> > Bäume: Typologie lockerer Bestand und Reihen > Grünflächen: Hartfläche auf Fahrbahn Velo/Trottoir reduzieren, baumbestückte Versickerungstreifen vorsehen, Grünfläche naturnah > Sorgfältige Integration der Aufgänge der Personenunterführung West in den Aussenraum.
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > Schutzinventar der Stadt und der SBB beachten > Sicherheitsvorkehrungen zu Bahnanlagen und Interessenlinie SBB beachten
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Mit Funktion der Unterführung Ost (Stadtachse, Baustein A) koordinieren. Qualitätsvolle Gestaltung der Anschlüsse an Stadtachse. > Umgestaltung Riedern-Promenade (Baustein D) im Bereich PU West idealerweise nach Sanierung der PU West (Baustein B)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Konkurrenzverfahren zum Betriebs- und Gestaltungskonzept
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Stadt Grenchen (Federführung, ausserhalb Interessenlinie SBB) in enger Abstimmung mit dem Kanton Solothurn (Velovorrangroute) > SBB (innerhalb Interessenlinie: Schnittstelle Ausbau Gleisanlage/Riedernstrasse)

E Neue Strasse



Legende

Perimeter Masterplan	Publikumsbez. EG-Nutzungen	Bäume Bestand
Baustein Freiraum	Hochpunkt	Allee Neu
Raumprägende Fassaden	Bäume Neu	
Offener Bach		

Städtebau	> Neues städtebauliches Rückgrat zur Gebietsentwicklung südlich der Bahnlinie
Mobilität/Verkehr	> Nutzungsorientierte Detailerschliessung zwischen Riedern-Promenade und Niklaus Wengistrasse, rückwärtige Erschliessung als Ersatz für eingeschränkt befahrbare Riedern-Promenade > In Etappen realisierbar (Priorität hat für Velobahn Biel-Grenchen-Solothurn relevanter Teil)
Freiraum	> Bäume: Typologie lockerer Bestand und Reihen > Grünflächen: Hartfläche auf Fahrbahn Velo/Trottoir reduzieren, baumbestückte Versickerungstreifen vorsehen, Grünfläche naturnah
Rahmenbedingungen	> Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > Landerwerb von privaten Grundeigentümerschaften > Die Unterstation Grenchen 1 der BKW wird langfristig als wichtiger Knotenpunkt für die regionale elektrische Versorgung benötigt. Die Unterstation 1 befindet sich in unmittelbarer Nähe der Unterstation Brühlstrasse der SWG in Gebäude Nr. 15 (Parzelle Nr. 1515). Letztere wird von der Unterstation Grenchen 1 elektrisch versorgt.
Abhängigkeiten	> Realisierung Stadtachse Süd - Teil Brühlstrasse (Baustein D, Realisierung Velobahn) > Realisierung Bausteine Städtebau 4 - 10 und Riedern-Promenade (Baustein F)
Nächste Schritte	> Umgehende Kommunikation der Idee bei den betroffenen Liegenschaftsbesitzenden und der BKW. Ein allfälliger Ersatzstandort für die Unterstation Grenchen 1 ist frühzeitig mit den beteiligten Akteuren (BKW, SWG, Stadt Grenchen) zu planen. > Erarbeitung Vorstudie und rasche Sicherstellung des für die Umsetzung notwendigen Raumes (Anpassung Erschliessungs-, Baulinien- und Strassenklassifizierungsplan) > Betriebs- und Gestaltungskonzept: Gesamtkonzept über Strassenzug, Vertiefung über jeweilige Etappen (in Abhängigkeit der städtebaulichen Entwicklung, Bausteine 4 - 10)
Zuständigkeiten	> Stadt Grenchen (Federführung)

F Güterstrasse



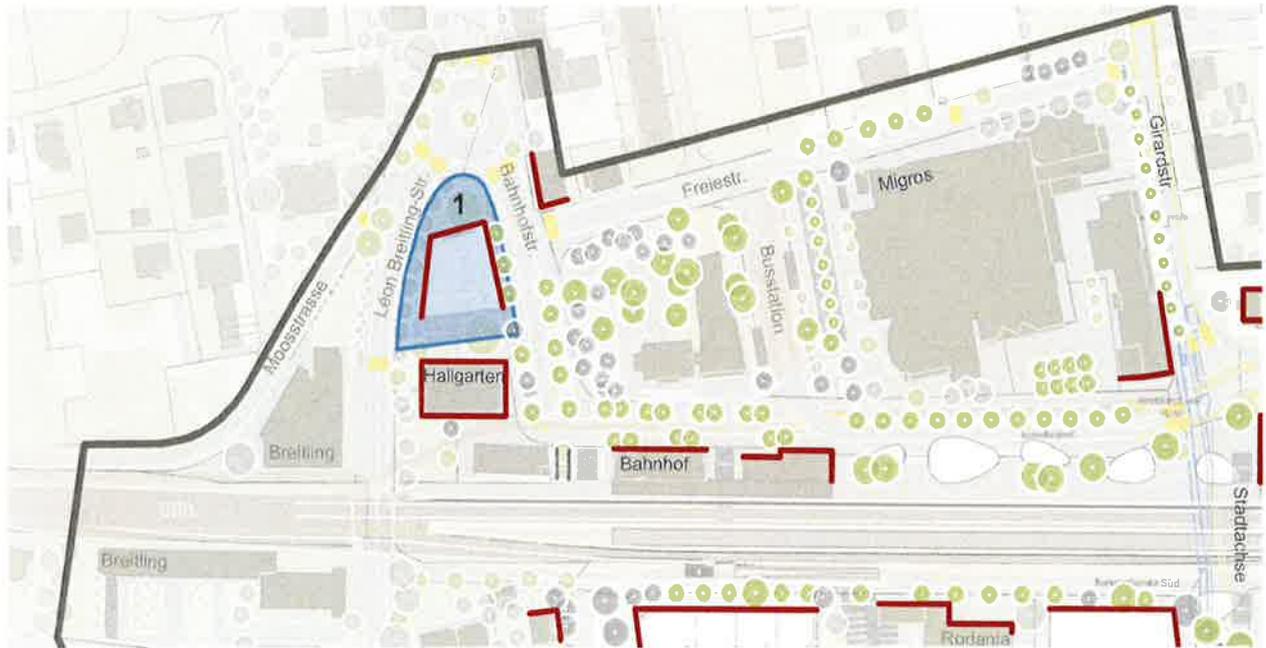
Legende

Perimeter Masterplan	Publikumsbez. EG-Nutzungen	Bäume Bestand
Baustein Freiraum	Hochpunkt	Allee Neu
Raumprägende Fassaden	Bäume Neu	
Offener Bach		

Städtebau	> Aufwertung der Güterstrasse im Kontext der neuen Überbauungen (Baustein 3)
Mobilität/Verkehr	> Mischnutzung: öV, MIV, Parkierung, Anlieferung, beidseitiger Velostreifen
Freiraum	> Baumtypologie lockerer Bestand und Reihen > Hartfläche minimieren, Versickerung maximieren > Grünfläche naturnah
Rahmenbedingungen	> Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > Teil ISOS Umgebungszone VI > Überbauung Baufeld Güterstrasse
Abhängigkeiten	> Koordinaton mit Baustein 3 und den Strassenanstossenden
Nächste Schritte	> Allenfalls Planungsvereinbarung Stadt/SBB Immobilien (genaue Modalitäten und Abhängigkeiten zu klären) > Qualitätssicherndes Verfahren über Baustein F und 3. Alternativ (bei Nicht-Realisierung des Bausteins 3) Durchführung Konkurrenzverfahren zum Betriebs- und Gestaltungskonzept der Güterstrasse.
Zuständigkeiten	> Stadt Grenchen (Federführung Baustein F) in Zusammenarbeit mit SBB Immobilien (Federführung Baustein 3)

5.3 Bausteine Städtebau

1 Kleiner Hallgarten



Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtdachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele

- > Nordwestliches Tor zum Bahnhof, räumliche Präzisierung Freiraum C Bahnhofsdrehscheibe
- > Prüfen des Verdichtungspotenzials (Art/Mass der Nutzung, Gestaltungsgrundsätze, Wirtschaftlichkeit) unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Aspekte
- > Prüfen von Zwischennutzungen auf der heutigen Fläche

Rahmenbedingungen

- > Teil ISOS Baugruppe 4, angrenzend an ISOS Baugruppe 4.2 und schützenswerten Hallgarten
- > Zonenreglement: Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen
- > Nutzungszonenplan: Zone für öff. Bauten & Anlagen, Gebiet mit wertvollem Baumbestand

Nutzungsart

- > Mischnutzung: Erdgeschoss öffentlichkeitsorientiert

Nutzungsmass

- > Geschossfläche: oberirdisch ca. 2'500 m², Geschossfläche unterirdisch ca. 500 m²
- > Vollgeschosse 5
- > Landfläche ca. 1'750 m² (GFZo ca. 1.4)

Frei- und Grünraum

- > Zwei unterschiedliche Charaktere
- > Ost- und südseiten nutzungsorientiert: "Urbanes Grenchen" (gemäss Quartierblätter²)
- > Nord- und Westseite: "Grünes Grenchen" (gemäss Quartierblätter³)

Erschliessung/Parkierung

- > Erschliessung ab Bahnhofstrasse

Abhängigkeiten

- > keine

Nächste Schritte

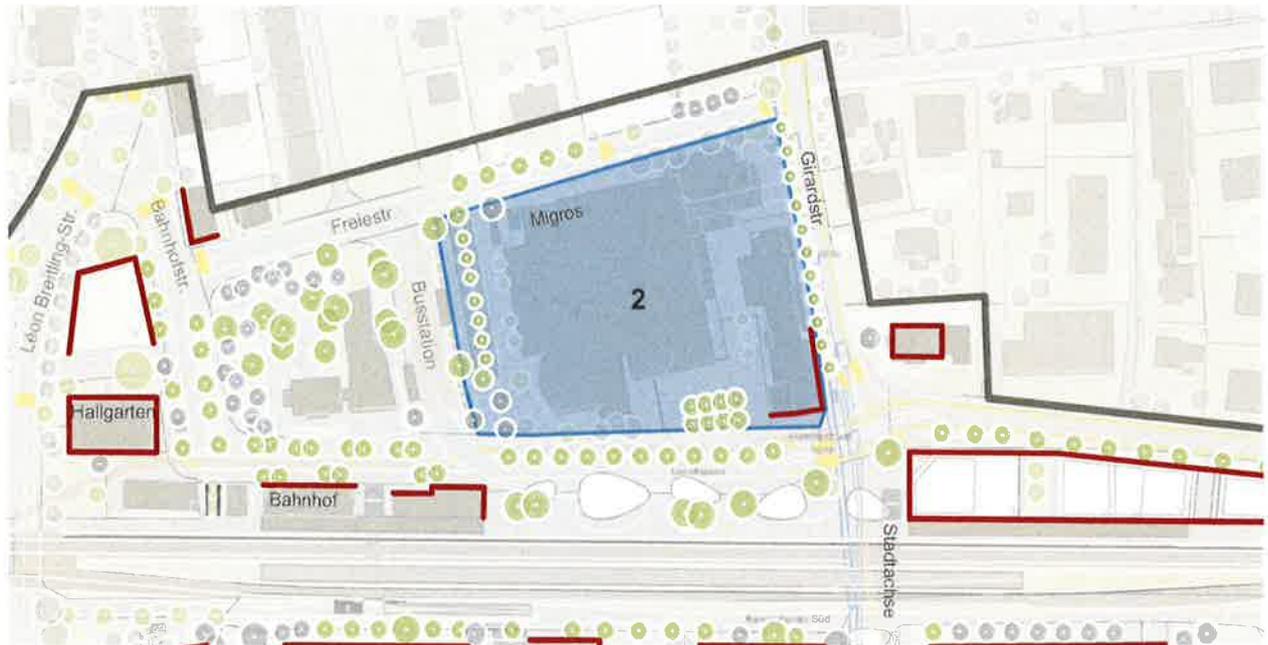
- > Städtebauliche Studie zur Klärung des Potenzials
- > Qualitätssicherndes Verfahren (Konkurrenz) zur Entwicklung des Areal durchführen

Zuständigkeiten

- > Stadt Grenchen (Federführung)

^{2,3} Quartierblätter zum Strategieplan, Ortsplanungsrevision Grenchen, Auflage-Exemplar vom 07. Februar 2024

2 Migros/Landi



Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele	<ul style="list-style-type: none"> > Transformieren zu einem dichten, qualitätsvollen "Urbanem Grenchen" > Schnittstellen nach Westen und Süden auf Stadtebene von höchster Wichtigkeit > Zwischennutzung: Parkierungsanlage mehrfach nutzen (Park+Rail?)
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > Teil ISOS Umgebungszone VI, Baugruppe 4, 4.3 > Schutzinventar der Stadt beachten > Zonenreglement: Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen > Gestaltungsplanpflicht gemäss Nutzungszonenplan
Nutzungsart	<ul style="list-style-type: none"> > Heute: Detailhandels- und Dienstleistungszentrum, Nutzungsergänzung prüfen (Wohnnutzung in Obergeschossen)
Nutzungsmass	<ul style="list-style-type: none"> > In separater Planung zu ermitteln (qualitätssicherndes Verfahren) > Landfläche ca. 12'000 m²
Frei- und Grünraum	<ul style="list-style-type: none"> > Nord- und ostseitig als attraktive Erschliessungsräume > West- und südseitig als platzbelebende Aufenthaltsräume > Erhöhung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr anstreben
Erschliessung/Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> > Erschliessungen ab Freie- und Girardstrasse
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Schnittstellen zu Baustein C (Bahnhofplatz) und E (Stadtlachse Nord) klären
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Planungsvereinbarung Stadt/Migros/Landi > Städtebauliche Machbarkeitsstudie zur Klärung des Potenzials > Qualitätssicherndes Verfahren (in Konkurrenz) zur Entwicklung des Areals > Gestaltungsplanung
Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Grundeigentümerschaften (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen

3 Güterstrasse



Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele > Entwicklung nach Strategieplan 2030 und Quartierblättern zu einem "Urbanen Grenchen"
> Bahnbegleitend, Kopfbau zum Bahnhofplatz, vis-à-vis Hallgarten, Höhenstaffelung

Rahmenbedingungen > Teil ISOS Baugruppe 4 und 4.3, Umgebungszone VI
> Teil des Gebiets mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement
> Lärm, nichtionisierende Strahlung, Störfall, Erschütterung, Interessenslinie SBB (definitive Freistellung des für eine Entwicklung notwendigen Parzellenteils)

Nutzungsart > Heute keine Zonenzuordnung, respektive Bahnareal, Umzonung ist Grundvoraussetzung für eine Entwicklung. Anzustreben: Mischnutzung, Erdgeschoss öffentlichkeitsorientiert

Nutzungsmass > Geschossfläche oberirdisch ca. 10'750 m², unterirdisch ca. 2'500 m²
> Vollgeschosse: Kopfbau max. 8, restliche Bereiche 2 - 6 Vollgeschosse
> Landfläche ca. 3'500 m² (GFZo ca. 3.1)

Frei- und Grünraum > Durch Stadtachse, Bahndrehscheibe, Güterstrasse & Bahnraum geprägt (Bausteine A, C, F)

Erschliessung/Parkierung > Erschliessung ab Güterstrasse, Untergeschoss: Realisierung Park+Rail und Velostation prüfen
> Kopfbau soll nach Möglichkeit Rampe der Stadtachse beherbergen

Abhängigkeiten > Voraussetzung Umsetzung Baustein 3: Grundsätzliche Machbarkeit Rückbau Gleise 4/5 klären, ggf. nachgelagerte Finanzierungsvereinbarung Vorstudie, Vorprojekt und Bauprojekt betreffend die Gleiskompensation (Ersatz und Rückbau Gleis 4/5) erfolgt
> Realisierung Baustein A, muss mit Personenunterführung koordiniert werden (nicht zwingend zeitlich, aber funktional und gestalterisch)

Nächste Schritte > Ersatz und Rückbau Gleis 4/5
> Planungsvereinbarung Stadt/SBB
> Stadtachse (Baustein A) und qualitätssicherndes Verfahren (in Konkurrenz) zur Entwicklung des Areals planerisch synchronisieren
> Gestaltungsplanung (ab 7 Vollgeschossen Pflicht), Nutzungsplanung

Zuständigkeiten > SBB (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen

4 Grenchner Blockrand Archstrasse Nord

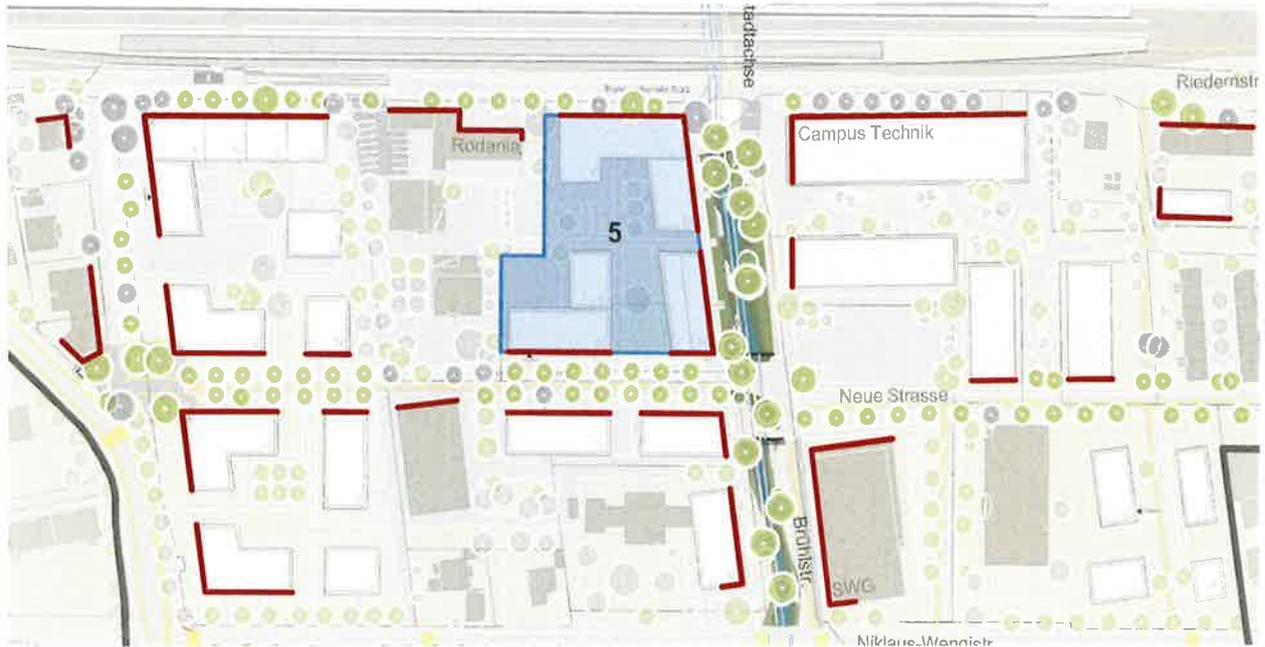


Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele	<ul style="list-style-type: none"> > Mit "Grenchner Blockrand" den Entwicklungsschwerpunkt (Strategieplan) entwickeln > Attraktives Ankommen südlich der bestehenden Unterführung > Front entlang der Promenade Riedernstrasse stärken
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > Teil ISOS Umgebungsrichtung VII > Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > Lärm, NIS, Störfall > Gestaltungsplanpflicht, Kernrandzone, Bauklasse 4
Nutzungsart	> Mischnutzung, publikumsorientierte EG-Nutzung entlang Riedern-Promenade prüfen
Nutzungsmass	<ul style="list-style-type: none"> > Geschossfläche oberirdisch ca. 11'000 m², Geschossfläche unterirdisch ca. 3'000 m² > Vollgeschosse 4 - 5 > Landfläche ca. 7'000 m² (GFZo ca. 1.6)
Frei- und Grünraum	<ul style="list-style-type: none"> > Blockrand gegen Aussen durch die "Riedern-Promenade" (Baustein D), die Erschliessungsstrasse östlich zur Rodania hin, die "Neue Strasse" (Baustein F) und die "Archstrasse" geprägt > Neuer Erschliessungsraum östlich zur Rodania hin, westlich durch die Archstrasse > Innenhof als Kontrast dazu grün, ruhig, halböffentlich
Erschliessung/Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> > Erschliessung direkt ab Archstrasse, "Neue Strasse" oder östliche Stichstrasse > Öffentliches P+R im Untergeschoss prüfen (je nach Bedarf)
Abhängigkeiten	> Gestalterisch zu den angrenzenden Bausteinen B, D und E
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Planungsvereinbarung Stadt/Grundeigentümerschaft > Qualitätssicherndes Verfahren (in Konkurrenz) zur Entwicklung des Areals > Gestaltungsplanung
Zuständigkeiten	> Grundeigentümerschaft (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen

5 Grenchner Blockrand Brühlstrasse Nord



Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele

- > Mit "Grenchner Blockrand" den Entwicklungsschwerpunkt (Strategieplan) entwickeln
- > Attraktives Ankommen südlich der neuen Unterführung Stadtachse
- > Front entlang Riedern-Promenade sowie Brühlstrasse und "Neue Strasse" stärken

Rahmenbedingungen

- > Teil ISOS Umgebungsrichtung VII
- > Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement
- > Lärm, NIS, Störfall
- > Gestaltungsplanpflicht, Kernrandzone, Bauklasse 4

Nutzungsart

- > Mischnutzung, publikumsorientierte EG-Nutzung entlang Riedern-Promenade (Baustein D) und Stadtachse (Baustein A) prüfen

Nutzungsmass

- > Geschossfläche oberirdisch ca. 11'000 m², unterirdisch ca. 2'750 m²
- > Vollgeschosse 4 - 5
- > Landfläche ca. 5'250 m² (GFZo ca. 2.1)

Frei- und Grünraum

- > Wird durch die Promenade Riedernstrasse und die Neue Strasse geprägt (Bausteine D und E) sowie durch die neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost und die Stadtachse Brühlstrasse (Baustein A)
- > Innenhof als Kontrast dazu grün, ruhig, halböffentlich

Erschliessung/Parkierung

- > Erschliessung ab Brühlstrasse

Abhängigkeiten

- > Betrieblich und gestalterisch zu den angrenzenden Bausteinen A, D, E

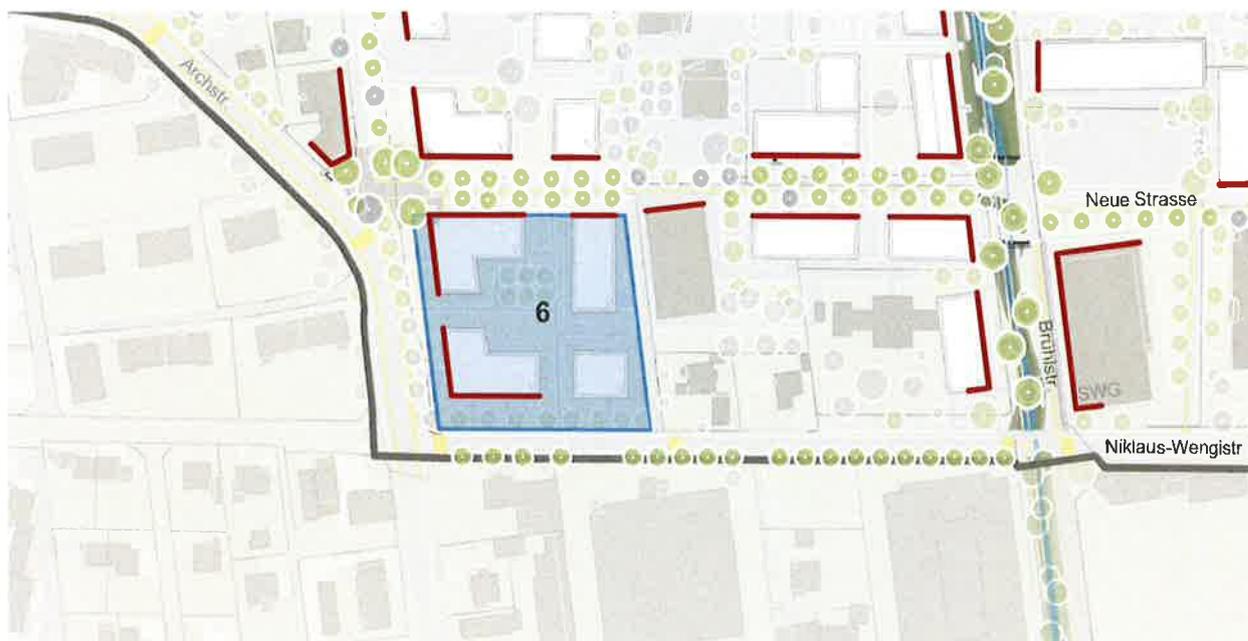
Nächste Schritte

- > Planungsvereinbarung Stadt/Grundeigentümerschaft
- > Qualitätssicherndes Verfahren (in Konkurrenz) zur Entwicklung des Areals
- > Gestaltungsplanung

Zuständigkeit

- > Grundeigentümerschaft (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen

6 Grenchner Blockrand Archstrasse Süd

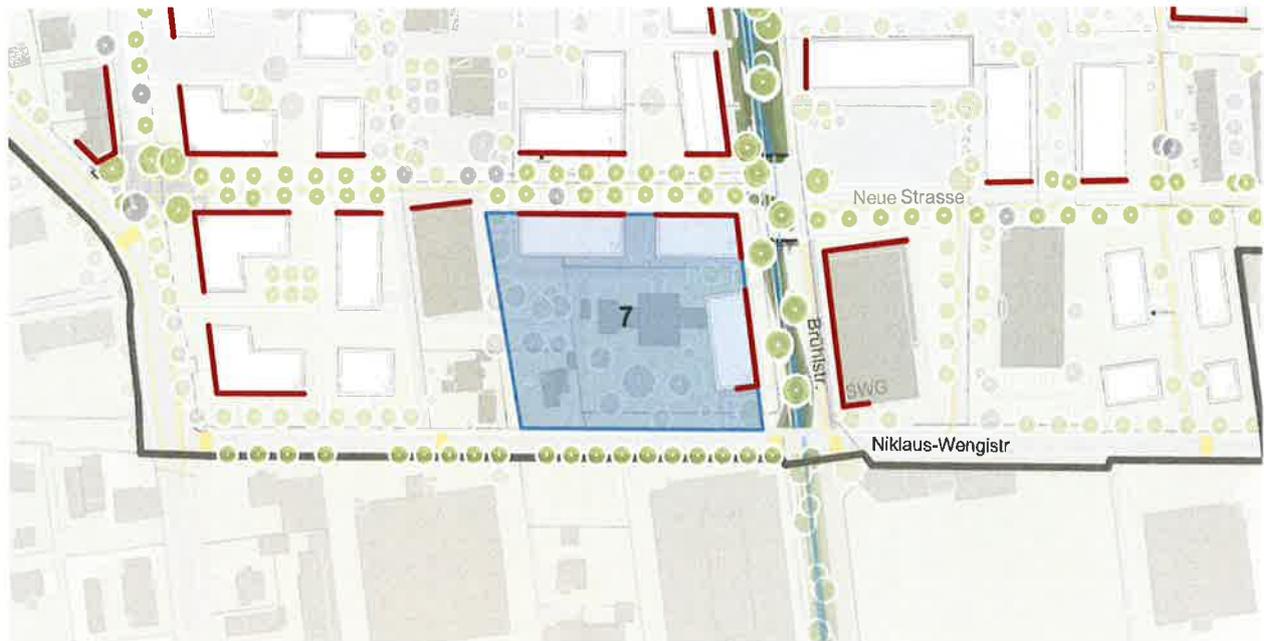


Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele	<ul style="list-style-type: none"> > Mit "Grenchner Blockrand" den Entwicklungsschwerpunkt (Strategieplan) entwickeln > Front entlang Neue Strasse sowie Arch- und Niklaus Wengistrasse stärken
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > Teil ISOS Umgebungsrichtung VII > Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > Lärm > Gestaltungsplanpflicht, Kernrandzone, Bauklasse 4
Nutzungsart	> Mischnutzung
Nutzungsmass	<ul style="list-style-type: none"> > Geschossfläche oberirdisch ca. 12'250 m², Geschossfläche unterirdisch ca. 2'000 m² > Vollgeschosse 5 > Landfläche ca. 6'000 m² (GFZo ca. 2.0)
Frei- und Grünraum	<ul style="list-style-type: none"> > Wird durch die Neue Strasse geprägt (Baustein E) sowie durch die Arch- und Niklaus Wengistrasse > Innenhof als Kontrast: grün, ruhig, halböffentlich
Erschliessung	> Erschliessung ab Niklaus Wengistrasse
Abhängigkeiten	> Betrieblich und gestalterisch zum Baustein E
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Planungsvereinbarung Stadt/Grundeigentümerschaft > Qualitätssicherndes Verfahren (in Konkurrenz) zur Entwicklung des Areals > Gestaltungsplanung
Zuständigkeit	> Grundeigentümerschaft (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen

7 Grenchner Blockrand Brühlstrasse Süd

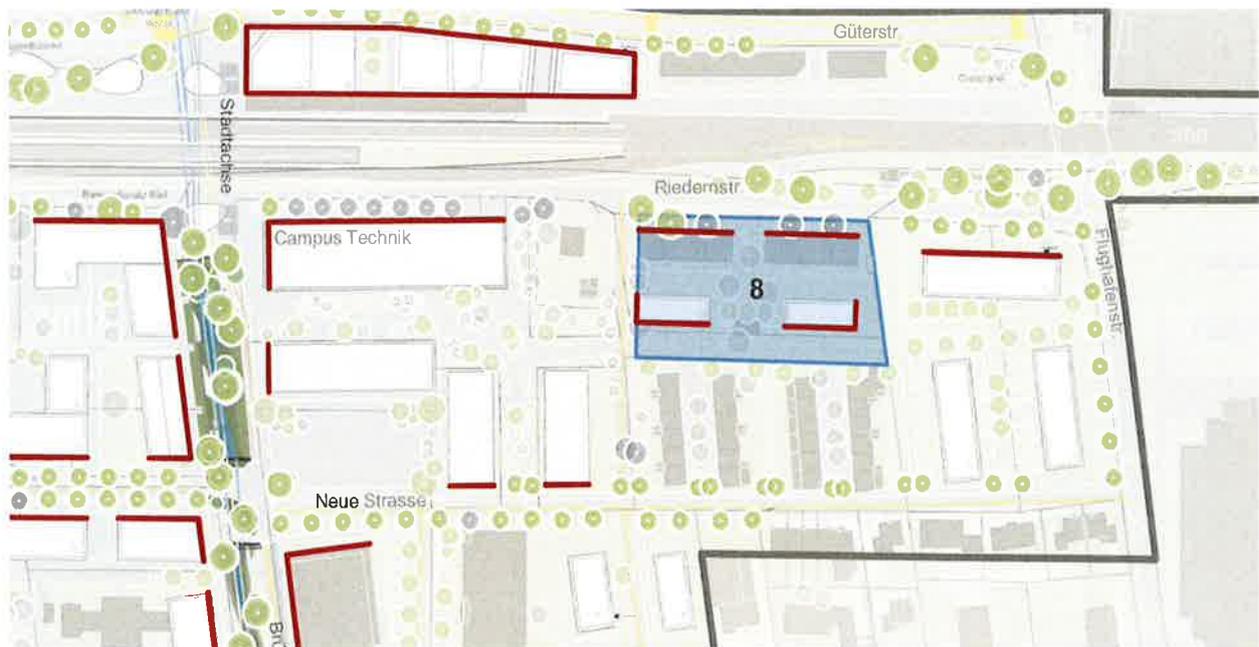


Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele	<ul style="list-style-type: none"> > Mit "Grenchner Blockrand" den Entwicklungsschwerpunkt (Strategieplan) entwickeln > Front entlang Brühlstrasse und Neue Strasse stärken
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > Teil ISOS Umgebungsrichtung VII > Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > Gestaltungsplanpflicht, Kernrandzone, Bauklasse 4
Nutzungsart	> Mischnutzung
Nutzungsmass	<ul style="list-style-type: none"> > Geschossfläche oberirdisch ca. 6'000 m², unterirdisch ca. 1'500 m² > Vollgeschosse 4 - 5 > Landfläche ca. 3'000 m² (GFZo ca. 2.0)
Frei- und Grünraum	<ul style="list-style-type: none"> > Wird durch die Stadtachse und die Neue Strasse geprägt (Bausteine A und E) > Südlich begrenzt und geprägt durch die Niklaus Wengistrasse > Innenhof als Kontrast: grün, ruhig, halböffentlich
Erschliessung/Parkierung	> Erschliessungen ab Niklaus Wengistrasse oder Neue Strasse (Baustein G)
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Neue Strasse, Stadtachse Süd, Girardstrasse (Bausteine E und A) > Ersatzstandort Unterstation Grenchen 1
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Planungsvereinbarung Stadt/Grundeigentümerschaft > Qualitätssicherndes Verfahren (in Konkurrenz) zur Entwicklung des Areals > Gestaltungsplanung
Zuständigkeit	> Grundeigentümerschaft (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen

8 Ergänzung Kommunal Kolonie



Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele	<ul style="list-style-type: none"> > Hochwertige bauliche Nachverdichtung im schützenswerten Bestand > Im Vordergrund steht die behutsame Weiterentwicklung des Bestandes
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > Teil ISOS Baugruppe 06 > Baustein innerhalb von kommunalen Schutzobjekten > Wohnzone, Bauklasse 2
Nutzungsart	> Wohnnutzung
Nutzungsmass	<ul style="list-style-type: none"> > Geschossfläche oberirdisch ca. 1'000 m², unterirdisch ca. 500 m² > Vollgeschoss 2 > Landfläche ca. 1'500 m² (GFZo ca. 0.7)
Frei- und Grünraum	> Anknüpfung an historischem Vorbild
Erschliessung/Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> > Riedern-Promenade und Neue Strasse > Westlich angrenzend liegt die Stichstrasse für den Fuss- und Veloverkehr als Teil des Bausteins "Neue Strasse" (Baustein E). Die Stichstrasse existiert bereits heute als Erschliessungsstrasse.
Abhängigkeiten	> keine direkten (Berücksichtigung Umgestaltung Riedern-Promenade und Velobahn)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Machbarkeitsstudie > Qualitätssicherung
Zuständigkeit	> Stadt Grenchen (Federführung)

9 Flughafenstrasse



Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele

- > Urbane Entwicklung an Riedern-Promenade als Zubringer Top12-Entwicklungsstandort
- > Bauliche Nachverdichtung des Areals (Ausschöpfen der Potenziale an verkehrlich gut erschlossener Lage)

Rahmenbedingungen

- > Teil ISOS Umgebungsrichtung VII
- > Lärm, NIS, Störfall
- > Gewerbe- und Wohnzone, Bauklasse 2

Nutzungsart

- > Mischnutzung

Nutzungsmass

- > Geschossfläche oberirdisch ca. 6'000 m², unterirdisch ca. 1'750 m²
- > Vollgeschosse 3 - 4
- > Landfläche ca. 6'500 m² (GFZo ca. 0.9)

Frei- und Grünraum

- > Geregelt über die baurechtliche Grundordnung

Erschliessung/Parkierung

- > Über Flughafenstrasse

Abhängigkeiten

- > Gestaltung Riedern-Promenade und Neue Strasse (Bausteine F und E)

Nächste Schritte

- > Planungsvereinbarung Stadt/Grundeigentümerschaft
- > Machbarkeitsstudie
- > Qualitätssicherung
- > Gestaltungsplanung und Nutzungsplanung (Aufzoning)

Zuständigkeit

- > Grundeigentümerschaft (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen

10 Neue Strasse



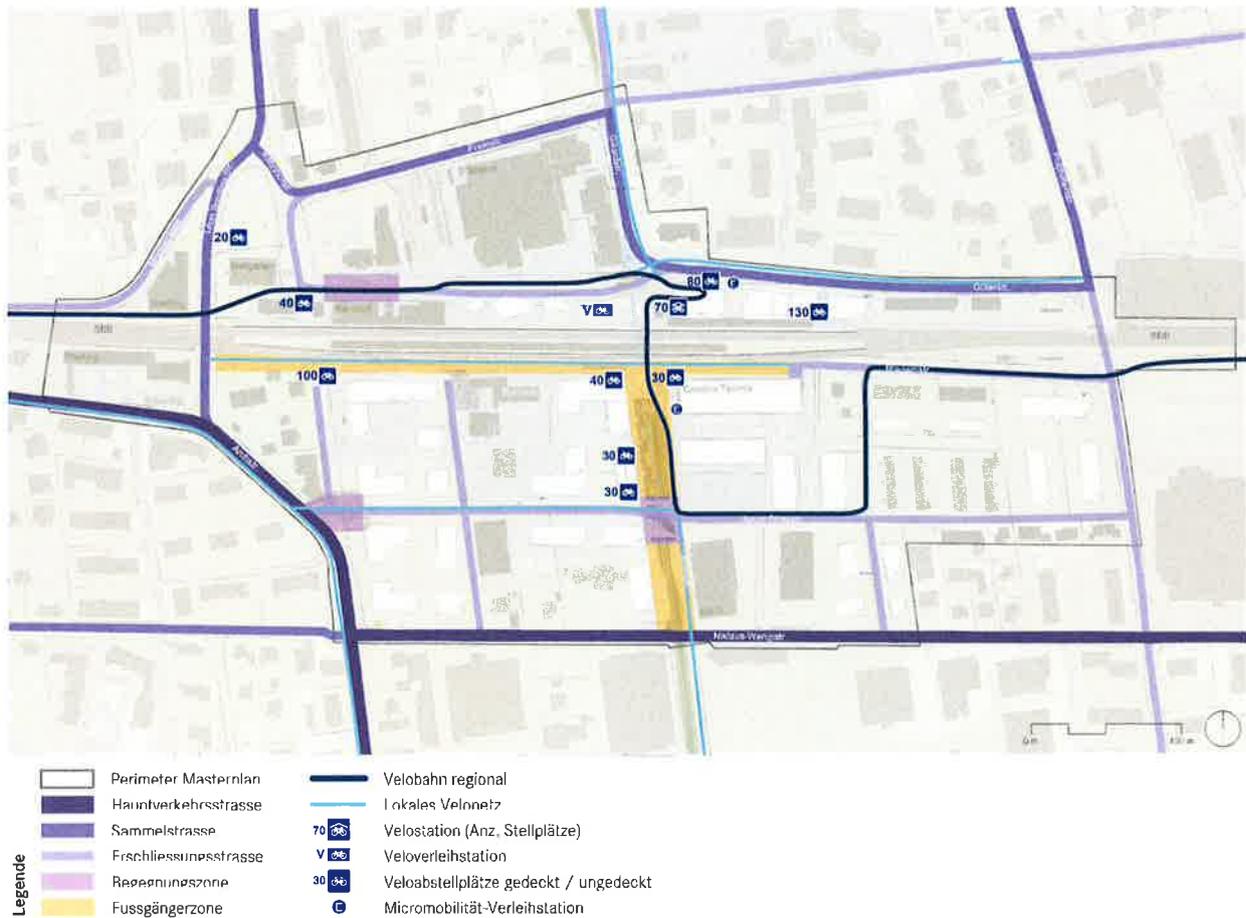
Legende

	Perimeter Masterplan		Publikumsbez. EG-Nutzungen		Bäume Neu
	Baustein Stadtachse		Bereich mit hohem Öffentl.grad		Bäume Bestand
	Raumprägende Fassaden		Hochpunkt		
	Offener Bach		Allee Neu		

Charakter und städtebauliche Ziele	<ul style="list-style-type: none"> > "Weiterentwickeln" im Sinne des Strategieplans und dessen Quartierblättern > Bauliche Nachverdichtung des Areals (Ausschöpfen der Potenziale an verkehrlich gut erschlossener Lage)
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> > Teil ISOS Umgebungsrichtung VII > Teil des Gebietes mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen gemäss Zonenreglement > Industrie- und Gewerbezone, Bauklasse 4
Nutzungsart	> Mischnutzung
Nutzungsmass	<ul style="list-style-type: none"> > Geschossfläche oberirdisch ca. 3'500 m², unterirdisch ca. 1'000 m² > Vollgeschosse 3 - 4 > Landfläche ca. 3'500 m² (GFZo ca. 1.0)
Frei- und Grünraum	> Im Rahmen der baurechtlichen Grundordnung, hochwertig
Erschliessung/Parkierung	> Niklaus Wengistrasse
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> > Erstellung "Neue Strasse"(Baustein E) im Norden des Areals > Öffentliche N-S-Verbindung über das Areal sicherstellen
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> > Abklärungen zu Bedürfnissen an öffentlichen Sportflächen (Angebot, Nachfrage, Lage) > Machbarkeitsstudie > Qualitätssicherndes Verfahren (in Konkurrenz) zur Entwicklung des Areals > Gestaltungsplanung und Nutzungsplanung (Umzonung)
Zuständigkeit	> Stadt Grenchen (Federführung)

5.4 Bausteine Verkehr

I Veloverkehr



Ausgangslage

- > Die Bahn trennt den südlichen Bereich der Stadt Grenchen vom Stadtzentrum. Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr ist im Bereich des Bahnhofs ungenügend. Deshalb besteht seit langem das Bedürfnis nach einer weiteren Querungsstelle.
- > Die kantonale Velobahn Biel-Grenchen-Solothurn soll künftig den Masterplanperimeter in West-Ost-Richtung queren.

Ziele

- > Fördern des Veloverkehrs (Verschiebung Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs)
- > Verbessern des überregionalen und lokalen Velonetzes
- > Erhöhen der Verkehrssicherheit für das Velo
- > Verbessern der Abstellmöglichkeiten: Erhöhen der Anzahl Veloabstellplätze, Erhöhen der Qualität der Parkplätze (gedeckte/gesicherte Veloabstellplätze)
- > Etablieren eines Veloverleih-Systems

Massnahmen/Handlungsanweisungen

- > Zusätzliche Veloabstellplätze (gedeckt, ungedeckt)
- > Velostation
- > Realisierung von Velostreifen oder separaten Velofahrbahnen gemäss Masterplan Verkehr
- > Velounterführung (Baustein A)

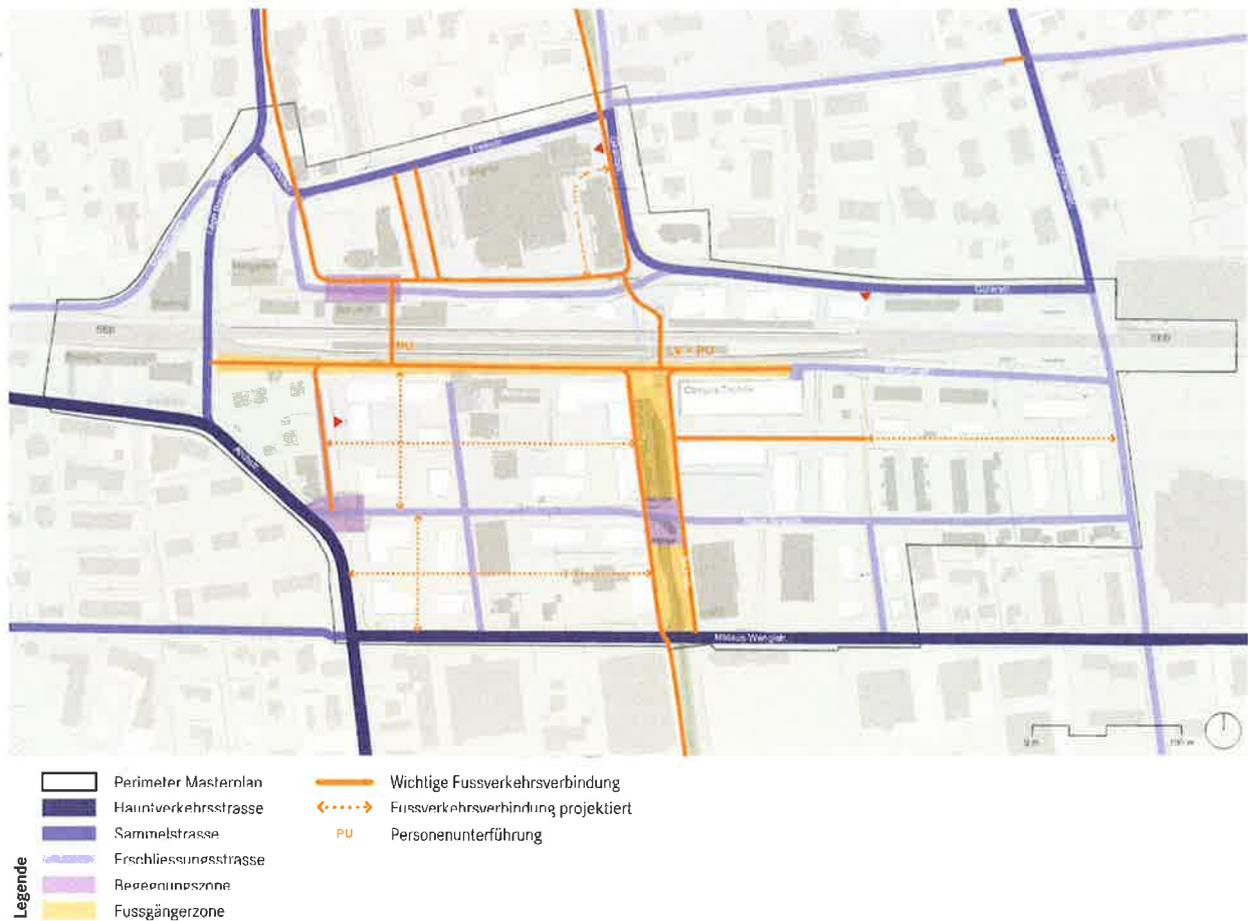
Nächste Schritte

- > Verankerung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm AP 6

Zuständigkeit

- > Aggloprogramm: Aggloverein Grenchen (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen
- > Umsetzung Massnahmen und Handlungsanweisungen: Stadt Grenchen

II Fussverkehr



Ausgangslage

- > Die Bahn trennt den südlichen Bereich der Stadt Grenchen vom Stadtzentrum. Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr ist im Bereich des Bahnhofs ungenügend. Deshalb besteht seit langem das Bedürfnis nach einer weiteren Querungsstelle.
- > Zufussgehende, welche insbesondere aus dem Osten (Top-Entwicklungsstandort) den Bahnhof erreichen möchten, haben heute lange Fusswege zu absolvieren, bis sie auf den Perronanlagen sind. Die Durchlässigkeit ist in den südlich der Bahn liegenden Quartieren aufgrund des grossmaschigen Strassennetzes verbesserungsfähig.

Ziele

- > Erhöhung der Durchlässigkeit für den Fussverkehr in den an den Bahnhof angrenzenden Quartieren
- > Kurze, direkte Wege aus den Stadtteilen zum Bahnhof Süd
- > Kurze, direkte Umsteigebeziehungen
- > Sichere Wege (Verkehrssicherheit, subjektives Sicherheitsempfinden)

Massnahmen/Handlungsanweisungen

- > In den anstehenden Planungen ein engmaschiges Fusswegnetz bei der städtebaulichen Entwicklung (Bausteine 4 - 10) einfordern/vorsehen
- > Direkter Zugang zum Gleis 1 von Norden her aufgrund des Rückbaus der Rangiergleisanlage ermöglichen
- > Zusätzliche Querungsstelle (Stadtachse) und zusätzliche Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost mit Anbindung der Perronanlage SBB

Nächste Schritte

- > Verankerung der Massnahme (Stadtachse) im Agglomerationsprogramm AP 6

Zuständigkeit

- > Aggloprogramm: Aggloverein Grenchen (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen
- > Umsetzung Massnahmen und Handlungsanweisungen: Stadt Grenchen

III Öffentlicher Verkehr



Ausgangslage

- > Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist ein übersichtlicher und einheitlich gestalteter Ankunftsort mit hoher Aufenthaltsqualität und klarer Verkehrsführung realisiert.
- > Das neu erstellte Busterminal befindet sich zwischen Kunsthaus und Migros. Zusätzliche Buskanten (Reserven Bahnersatz) befinden sich entlang der Bahnhofstrasse.
- > Das Buskonzept 2026 liegt vor und wird auf den Fahrplan 2026 integral umgesetzt.

Ziele

- > Stärkung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe durch verbesserte Umsteigebeziehungen zwischen Bahn/Bus
- > Anpassung des ÖV-Knotens an die zukünftigen Bedürfnisse: Sichern der Kapazitäten (Bushaltekanten, Perronanlage und Personenunterführung), die aufgrund des erwarteten Zuwachses an ÖV-Nutzenden (Top-Entwicklungsstandort, Bevölkerungswachstum aufgrund Bautätigkeit) künftig notwendig sind
- > Ermöglichen des künftigen Angebotskonzepts 2035 der SBB

Massnahmen/Handlungsanweisungen

- > Erweiterung und Verbreiterung der Perronanlage 2/3
- > Sanierung und Verbreiterung der Personenunterführung West (voraussichtlich Studie im 2026)
- > Neubau der Personenunterführung Ost
- > Neubau von drei Bushaltekanten entlang Gleis 1 (Rückbau Gleis 4/5)
- > Sichern des Raums für eine Mehrzweckhaltekante (Fernbusse, selbstfahrender ÖV)

Nächste Schritte

- > Strategische Entscheide auf Führungsebene Kanton SO, Stadt Grenchen, Aggloverein, SBB AG zum künftigen, langfristigen Angebotskonzept (Stichworte: Wendegleis für Regionalprodukt, zusätzlicher Fernverkehrshalt, Umgang Gleis 4/5)

Zuständigkeit

- > Aggloprogramm: Aggloverein Grenchen (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen
- > Umsetzung Massnahmen und Handlungsanweisungen: Stadt Grenchen

IV Motorisierter Individualverkehr



Ausgangslage

- > Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist ein übersichtlicher und einheitlich gestalteter Ankunftsort mit hoher Aufenthaltsqualität und klarer Verkehrsführung realisiert. Der neue Bahnhofplatz wird vom motorisierten Individualverkehr im Einbahnregime von Westen nach Osten durchfahren.

Ziele

- > Reduktion der oberirdischen Parkplätze
- > Verkehrsberuhigung im Perimeter: Priorisierung Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr
- > Zugänglichkeit MIV und Erschliessung sicherstellen

Massnahmen/Handlungsanweisungen

- > Sperren der Riedernstrasse für den motorisierten Individualverkehr ab Einstellhallen-Einfahrt Campus Technik
- > Aufheben von Parkplätzen in der Stadtachse
- > Erstellen eines unterirdischen Park+Rail-Angebots
- > Rückwärtige Erschliessung der südlichen Quartiere durch die "Neue Strasse" (Einbahn)
- > Einführen von Begegnungszonen an neuralgischen Stellen

Nächste Schritte

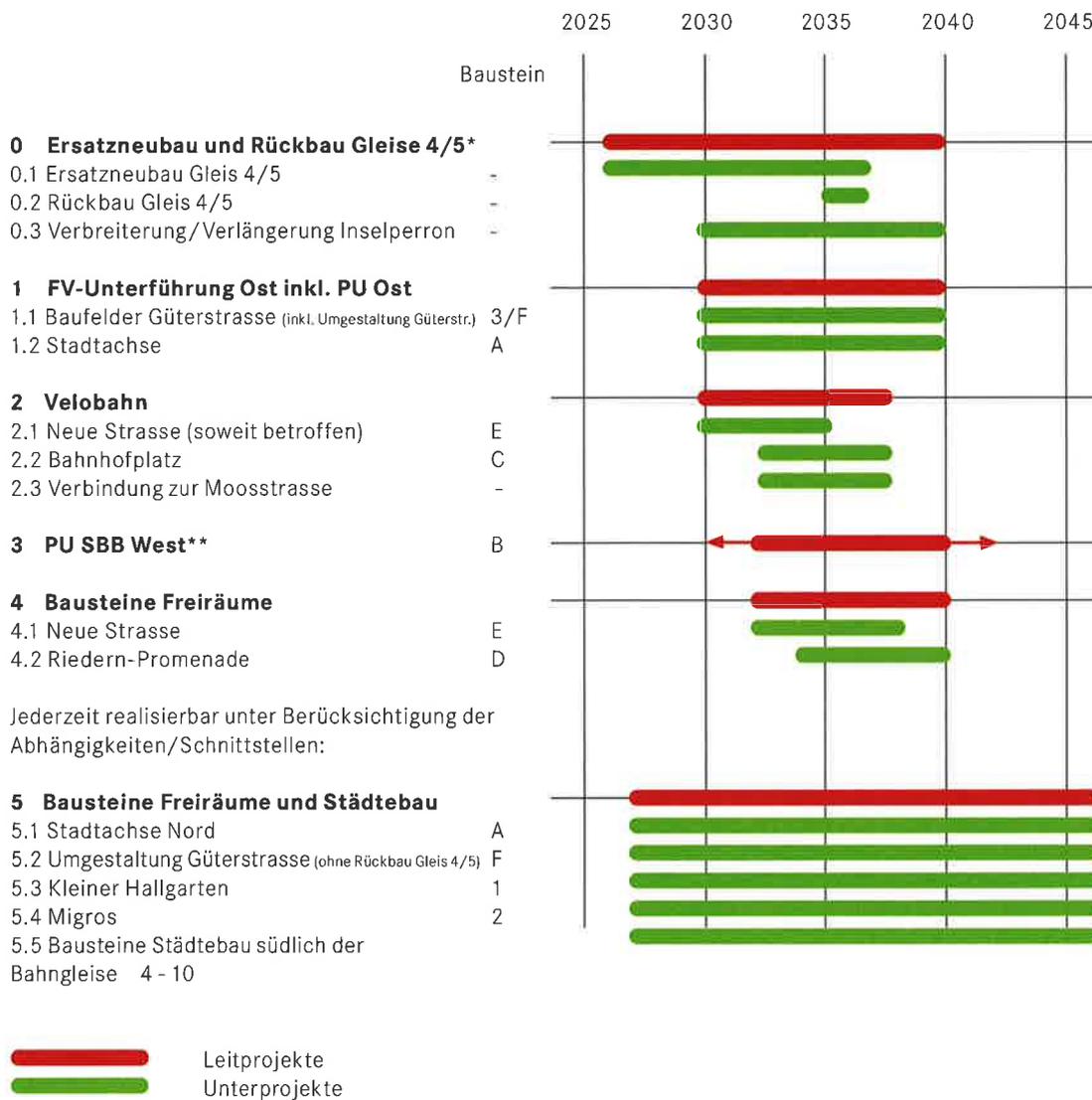
- > Parkplatz-Management und -Konzept für den Raum Bahnhof
- > Aufheben von Parkplätzen und Etablierung einer Zwischennutzung in der Brühlstrasse
- > Sicherung des Raums für die "Neue Strasse" (vgl. Bausteine Freiraum)
- > Betriebs- und Gestaltungskonzepte (vgl. Bausteine Freiraum)

Zuständigkeit

- > Aggloprogramm: Aggloverein Grenchen (Federführung) in enger Zusammenarbeit mit Stadt Grenchen
- > Umsetzung Massnahmen und Handlungsanweisungen: Stadt Grenchen

5.5 Etappierungskonzept

Die Etappierung der Bausteine (Planung und Realisierung) ist nicht beliebig. In der untenstehenden Abfolge ist dargestellt, wie die Etappierung aus planerischer und baulicher Sicht wie auch aus dem Blickwinkel der Nutzenden am sinnvollsten ist.



* Ein ungefährender Terminplan (ca. 8 - 10 Jahre) bei gesicherter Finanzierung skizziert sich wie folgt:

- > Studie: 18 Monate
- > Vorprojekt: 24 Monate
- > Bau- und Auflageprojekt inkl. Plangenehmigungsverfahren (PGV): 36 Monate
- > Ausführung: 24 Monate

dazwischen sind zeitliche Reserven (z.B. für Finanzierungsvereinbarungen, Administration, Gremiensentscheide, etc.) vorzusehen.

** Terminierung gemäss SBB offen, Darstellung zeigt idealen Ablauf.

Damit das Zielbild sein volles Potenzial ausschöpfen kann, sind in einem ersten Schritt der Ersatzneubau an einem alternativen, noch zu definierenden Standort sowie darauf folgend der Rückbau der Gleise 4/5 vorzusehen. Erst danach können die weiteren Schritte eingeleitet werden.

Es gilt in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass der Bau der Fuss- und Veloverkehrsunterführung Ost/Stadtachse auch ohne den Rückbau der Gleise 4/5 umgesetzt werden kann. Das Zielbild verliert aber insbesondere im Norden grosse Teile der Qualitäten. So geht der direkte Zugang zum Stadtperron von Norden her kommend verloren, was die Umsteigebeziehung Bahn/Bus und Fuss- und Veloverkehr/Bahn schwächt. Weiter entfällt die Umgestaltung des östlichen Teils des Bahnhofplatzes mit den neuen Bushaltekanten direkt am Gleis 1. Damit entfallen auch die Kapazitätsreserven für das Bussystem, welche aufgrund des erwarteten Wachstums der Stadt Grenchen in Zukunft voraussichtlich benötigt werden. Diese Kapazitäten müssten anderweitig geschaffen werden. Auch die städtebauliche Entwicklung entlang der Bahngleise (Baustein 3) ist in diesem Fall nicht mehr möglich, womit das Fassen des Bahnhofplatzes im Osten nicht mehr möglich ist. Ebenfalls nicht mehr möglich ist die Integration der Rampe in ein Gebäude. Die Einbettung von offenen Rampen ist im städtebaulichen Kontext sensibel; eine offene Rampe müsste sorgfältig eingebettet werden.

Das im Masterplan erarbeitete Etappierungskonzept des Zielbilds ist in den nächsten Planungsschritten planerisch erneut zu testen und zu verifizieren und falls nötig zu plausibilisieren.

6. WÜRDIGUNG UND EMPFEHLUNGEN

6.1 Würdigung des Begleitgremiums

Einleitung

Das Zielbild zeigt einen integralen Ansatz zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Grenchen Süd zu einer zukunftsfähigen Verkehrsdrehscheibe auf. Mit der vorgeschlagenen Entwicklung kann der Bahnhof in seiner Funktion als wichtiger Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs weiter gestärkt und räumlich optimiert werden. Im Rahmen der Gesamtbetrachtung wird das städtebauliche Potenzial der Flächen im Eigentum der SBB und der weiteren Grundeigentümerschaften im Planungssperimeter aufgezeigt. Unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlich-funktionalen Abhängigkeiten kann mittel- bis langfristig ein neues, lebendiges Bahnhofsquartier mit vielfältigen Nutzungen, hochwertigen Freiräumen und attraktiven Umsteigebeziehungen entstehen. Die mit dem Zielbild vorgeschlagene Stossrichtung einer baulichen Verdichtung am Bahnhof entspricht den Zielsetzungen der schweizerischen Raumplanungsgesetzgebung, der Stadt Grenchen und im Grundsatz auch der SBB. Durch eine städtebauliche Entwicklung können die heute unternutzten Flächen am Bahnhof für die Siedlungsentwicklung nach innen transformiert und sinnvoll in Wert gesetzt werden.

Das Zielbild zeigt einen anzustrebenden Idealzustand im langfristigen Horizont (bis ca. 2050) an. Der Rückbau der Gleise 4/5 stellt eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Umsetzung der relevanten Stadtbausteine im direkten Perimeter des Bahnhofs dar. Die Umsetzung der im Zielbild aufgezeigten verkehrlichen, freiräumlichen und städtebaulichen Potenziale erfordert diesbezüglich noch mehr Planungssicherheit. Der Rückbau der Gleise 4/5 ist aus Sicht Stadtentwicklung im Sinne der Stadt Grenchen, geht jedoch zulasten von bahnbetrieblichen Aspekten und ist deshalb nicht im Sinne der SBB. Es schränkt die Freiheitsgrade in Bezug auf Abstellkapazitäten, das künftige Angebotskonzept und allfällige Ausbauschritte deutlich ein. In einem nächsten Planungsschritt hat deshalb ein sorgfältiger Abwägungsprozess zwischen bahnbetrieblichen Anforderungen, Rahmenbedingungen und den Zielsetzungen zur Verkehrsdrehscheibe, der Siedlungsentwicklung nach innen und der städtebaulichen, freiräumlichen Weiterentwicklung stattzufinden. Raum für neue Produktions- und Abstellgleise zu finden wird immer anspruchsvoller. Ein Rückbau kann deshalb nur erfolgen, wenn vorher eine gleichwertige Kompensation an ähnlicher Lage sichergestellt ist. Eine Machbarkeitsstudie soll Klarheit über Kosten und Umsetzungsmöglichkeiten schaffen, wobei die Finanzierung nach dem Verursacherprinzip erfolgt. Ohne eine tragfähige Ersatzlösung kann die SBB einem Rückbau nicht zustimmen.

Würdigung externe Fachexpert:innen

Städtebau. Die Neuordnung des Bahnhofumfeldes des Bahnhofs Grenchen-Süd ist eine enorme Chance für die Stadtentwicklung. Historisch lag der Bahnhof ausserhalb, beziehungsweise am südlichen Rand der Stadt, erst ab den 50er Jahren ist die Stadt spürbar über die Gleise nach Süden gewachsen. Der Bahnhof und sein Umfeld haben bislang diese Entwicklung kaum adaptiert. Nach Süden hin hat der Bahnhof heute kein «Gesicht», wichtige Nord-Süd-Verbindungen wie die Girad- und Brühlstrasse enden jeweils an den Gleisen. Auch städtebaulich gleichen die Stadtbereiche südlich der Gleise einer eher zufälligen Collage verschiedener Typologien und Baustrukturen. In der Zukunft wird der Süden und Südosten – vor allem mit der Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes – einen wesentlichen Schwerpunkt der Stadtentwicklung bilden. Damit gewinnen der Bahnhof und seine städtebauliche Integration zu beiden Seiten enorm an Bedeutung. Das vorliegende Projekt vollzieht gelungen den «Sprung Grenchens über die Gleise» und bereitet die stadtstrukturellen Grundlagen dafür.

Das vorliegende Projekt vollzieht gelungen den «Sprung Grenchens über die Gleise» und bereitet die stadtstrukturellen Grundlagen dafür.

Die Stadträume werden über die Gleise hinweg durch die neue Unterführung an der richtigen Stelle für den Fuss- und Veloverkehr miteinander verbunden. Dies artikuliert sich auch städtebaulich durch neue Stadt- und Platzräume an den Ein-, bzw. Ausgängen der Unterführung und durch neue Gebäudesetzungen. Von besonderer Bedeutung ist ein markanter und höherer Baukörper nördlich der Gleise an der Ecke Bahnhofstrasse/Giraltstrasse, welcher zum einen den «Bahnhofplatz Nord» mit den neuen Bushaltekanten und leichten Dächern abschliesst und zum anderen den neuen Zugang zu den Gleisen markiert. Zugleich ist dies auch der Auftakt einer durch mehrere Gebäude gegliederte Stadtkante entlang der Güterstrasse. Hier ist eine hohe Ausnützung gewünscht. Es ist hierbei von grosser Bedeutung, dass diese Bebauung sich in ihrer Massstäblichkeit, der Längsabwicklung und in der Höhe ortsbaulich einfügt. Hierzu werden weitere qualitätssichernde Verfahren empfohlen.

Südlich der Gleise wird die bestehende Bebauung situativ ergänzt und zu einem Quartier weiterentwickelt. Dabei wird eine adäquate Dichte angestrebt. Die Intensivierung der baulichen Ausnutzung im Süden vorrangig mit Wohnen und im Norden ergänzt durch Dienstleistungsnutzungen bringt stadträumlich und im Sinne einer Stadt der kurzen Wege grossen Mehrwert und wird für zusätzliche Belebungen sorgen. Der aufgelockerte

Blockrand mit Verzahnungen und Öffnungen erscheint als passende Typologie für diesen heterogenen Stadtbereich. Städtebaulich wird die grüne «Bächliachse» der Brühlstrasse durch neue Baukörper gefasst und so zu einem charakterstarken Ort. Hier ist auf eine schlüssige Ausformulierung der Gebäudevorzonen zu achten.

Die Riedernstrasse wird mit einer entsprechenden Bedeutung für die aktive Mobilität und mit einer hohen Aufenthaltsqualität zur «Riedernpromenade» umgestaltet. Durch neue, parallel zur Strasse angeordnete Gebäude bildet sie eine zweite städtebauliche Kante zu den Gleisen. Im westlichen Bereich der Riedernpromenade erhält die ertüchtigte Unterführung einen neuen Ausgang. Die Gebäudevorzonen der neuen Baukörper werden damit im Zusammenhang gedacht und sollten nach einem einheitlichen Prinzip funktionieren. Aktive Erdgeschosse mit entsprechenden Vorzonen sind zu bevorzugen. Der Strassenraum ist in seiner Gestaltung bis an die Fassade zu denken. Als zweite Option sind grüne Vorgärten denkbar.

Die entstehenden Strassen- und Stadträume sind differenziert und entwickeln ihren eigenen Charakter: Von der grünen Verbindung der Stadtachse über die Riedernpromenade bis in die Wohnstrassen. Der langgestreckte Bahnhofplatz Nord schafft eine gute Ankommenssituation in Richtung Innenstadt und attraktive Möglichkeiten des Wartens. Auf der Südseite werden kleine Nischenplätze vorgeschlagen, die sich sehr gut an der Bedeutung und dem Umfeld orientieren und wertvolle Qualitätsanker im öffentlichen Raum sein können. Von elementarer Bedeutung ist die neue kombinierte Personenunterführung mit Zugängen zu den Perrons, dies ist vor allem für die Qualität und Erreichbarkeit des neuen Arbeitsplatzgebietes im Südosten von Grenchen zentral. Sie verbindet nicht nur die Innenstadt mit den südlichen Entwicklungsgebieten und der Landschaft, sondern macht den Bahnhof zu einem integralen und elementaren Bestandteil der Stadtentwicklung. Ohne diese Verknüpfung und die zusätzliche Ausrichtung des Bahnhofs nach Süden und Osten würde ein Kernstück der Stadtentwicklung fehlen.

Freiraum: Die vorliegende Planung stellt eine gelungene Aufwertung des Bahnhofsareals dar und positioniert diesen Bereich als einladende „Visitenkarte“ des Ortes. Der Freiraum erhält dabei nicht nur eine neue Funktion, sondern auch eine identitätsstiftende städtebauliche und frei- und sozialräumliche Qualität. Besonders bemerkenswert ist die Transformation einer infrastrukturellen Herausforderung - der Unterführung unter den Gleisen zur Langsamverkehrsverbindung - in eine gestalterische und stadträumliche Chance. Anstatt eine harte Zäsur zu erzeugen, kann mit der Kombination aus Bachöffnung und geführter Rampe ein fließender Übergang geschaffen werden, der sowohl funktionale als auch atmosphärische Qualitäten vereint.

Die Baumsetzungen im Entwurf übernehmen eine strukturierende zentrale Rolle: Sie suchen einen klar lesbaren Rhythmus im Stadtraum und qualifizieren die Strassen jeweils auf unterschiedliche Weise. So entstehen differenzierte Räume mit hoher Orientierung und atmosphärischer Dichte und einem Beitrag an Biodiversität und Hitzeminderung. Das sogenannte „Schienenviertel“ ist als dicht durchgrünter Quartier vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Vorgärten vor den Gebäuden spielen dabei eine zentrale Rolle für die Qualität des öffentlichen Raums.

Besonders bemerkenswert ist die Transformation einer infrastrukturellen Herausforderung in eine gestalterische und stadträumliche Chance.

Für die weitere Entwicklung des Gebiets wird es entscheidend sein, den Schwellen zwischen Gebäude und Strassenraum mit grosser Sorgfalt zu gestalten, sowohl entlang der grünen Achse mit Bachöffnung als auch im Norden, wo die Integration der Rampe in eine bauliche Struktur vorgesehen ist. Gerade diese Schwellenräume bieten die Chance, urbane Identität zu stiften und den öffentlichen Raum aktiv mitzugestalten. Insgesamt zeigt das Projekt ein hohes Mass an Sensibilität im Umgang mit komplexen räumlichen und technischen Anforderungen und liefert eine starke Grundlage für eine nachhaltige und identitätsprägende Stadtentwicklung. Es besteht damit eine grosse Chance für Stadt Grenchen.

Verkehr: Mit dem integralen Ansatz zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Grenchen Süd zu einer zukunftsfähigen Verkehrsdrehscheibe werden die Verkehrsträger nahezu optimal miteinander verknüpft. Der Bahnhof in seiner Funktion als wichtiger Verkehrsknotenpunkt wird zukünftig noch besser den Zugang zum Angebot des öffentlichen Verkehrs ermöglichen sowie wie den Übergang zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern gewährleisten.

Dem Fussverkehr steht mit der Umgestaltung ein stark verbessertes Angebot im Zugang zu den strassen- und schienengebundenen Verkehrsmitteln mit möglichst kurzen Wegen zur Verfügung. Mit den beiden avisierten Unterführungen und angeschlossenen Zugängen zu den Perrons ergeben sich für die Erschliessung der angrenzenden Nutzungen – vor allem auch der südlichen Räume rund um den Bahnhof – massgebenden Optimierungen der Wegführung. Nicht nur Sicherheit und Funktionalität, auch Komfort und Qualität werden mit der Neuordnung wesentlich verbessert.

Für den Veloverkehr werden neue Verbindungen erstellt und in Nähe der Bahnzugänge ausreichend neue Abstellanlagen vorgesehen. Auch die Veloroute regional (Ost-West

oder West-Ost) wird berücksichtigt. Die Führung dieser Route ist aufgrund der gegebenen Rahmenbedingung nicht durchgängig ganz geradlinig möglich, wurde aber dennoch so angeordnet, dass auch Anschlüsse an Nutzungen ermöglicht werden. In weiteren Projektstufen ist dieser Route noch etwas Augenmerk zu widmen, damit weitere Optimierungspotenziale erschlossen und Konfliktpotenziale vermieden werden können.

Der MIV wird südlich des Bahnhofs etwas in den Hintergrund verschoben und entsprechend die Erschliessungen der Gebäude/Liegenschaften von Süden her, von der Nikolaus-Wengistrasse und neuer Stichstrassen vorgenommen. Dadurch entsteht Raum für wichtige Fuss- und Veloverbindungen zu den südlichen Nutzungen. Auch auf der südlichen Seite wird es ein Angebot für Kiss+Rail und Park+Rail geben.

Insgesamt ist das Verkehrskonzept für die vorliegenden Planungsstufe plausibel und weitgehend gesichert als machbar anzusehen. Der Lösungsansatz ist konsequent auf die Stärkung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs ausgerichtet. Es ist anzunehmen, dass mit den nächsten Planungsschritten und Detaillierungen weitere Abstimmungserfordernisse zwischen den Nutzungen und Verkehrsangeboten erforderlich werden, oder sich auch Optimierungsmöglichkeiten zeigen. Es wäre empfehlenswert, den guten Grundgedanke dabei konsequent weiter zu verfolgen.

Bauingenieur. Die Lage der Gleiszugänge wurde im Werkstattverfahren (Bausteine A und B des Umsetzungsprogramms) eingehend diskutiert und es zeigte sich, dass die im finalen Zielbild dargestellte, vorgeschlagene Disposition sowohl für den Gleiszugang als auch für die Verbindung des Langsamverkehr am vorteilhaftesten ist.

Der westlich liegende Gleiszugang beim Bahnhof (Baustein B) ist heute zu schmal und soll auf 8.0 m lichte Breite verbreitert werden. Die Rampen zu den Gleisen und auf die Riedererstrasse werden erneuert und gestreckt in Richtung Osten geführt. Auf der Seite des Bahnhofgebäudes wird aufgrund der ungenügenden Platzverhältnisse anstelle einer Rampe ein Lift angeordnet. Diese Disposition ist in betrieblicher Sicht nicht optimal, wird aber zugunsten der Platzgestaltung und zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem Bahnhofplatz bevorzugt. Auch nach dem Umbau bleibt die Unterführung eher knapp bemessen und die Erfüllung der bahnseitigen Anforderungen ist mit der SBB zu prüfen. Im Masterplanverfahren wurde die konstruktive Ausbildung der Umbaumaassnahmen kaum vertieft, weshalb das Bauwerk in den folgenden Planungsschritten im Detail zu gestalten ist. Grundsätzlich erscheinen die in den Plänen dargestellten Bauteilstärken zu gering. Während die Abmessungen in der Fundamentplatte und in den Wänden ohne merkbareren Einfluss auf die Geometrie erfolgen können, bewirkt eine Vergrösserung der Deckenstärke eine Verlängerung der Treppen und der Rampen.

Die neue, östliche Verbindung für den Langsamverkehr (Baustein A) wird nord- und südseitig durch Rampen erschlossen. Die nördliche Rampe ist in das neu geplante Gebäude integriert, während die südliche Rampe dem ausgedolten Stadtbach folgt. Neben den Rampen wird der Zugang beidseitig auch durch Treppen ermöglicht, die eine Entflechtung des Fuss- vom Zweiradverkehr gewährleisten. In der Unterführung wird die Trennung beibehalten und die Erschliessung zu den Gehsteigen erfolgt ab der von den Fussgängern genutzten Fläche. Der Fahrstreifen für den Zweiradverkehr ist 4 m breit. Die Verkehrsfläche für den Fussverkehr ist ca. 9 m breit und bietet Platz für Veloabstellplätze. Insgesamt resultiert eine grosszügige Querung mit einer Gesamtbreite ca. 13 m. Wie bei der westlichen Unterführung wurde auf die detaillierte Ausformulierung der Konstruktion verzichtet. Die angegebenen Bauteilstärken sind ebenfalls zu gering und müssen im Verlauf der weiteren Projektierungsschritte angepasst werden. Da die Platzverhältnisse insbesondere auf der Nordseite keinen grossen Spielraum zulassen, muss die Deckenstärke der Unterführung ausserhalb des Gleisfelds möglichst minimal gehalten werden. In einem nächsten Schritt sollte geprüft werden, ob die Geometrie der Decke im Längsschnitt für den Bahnbetrieb geeignet ist. In der vorliegenden Form ist eine Führung des Kabeltrassees auf dem Gleisfeld durch die Deckenabsätze an den Gehsteigrändern erschwert. Innerhalb des Bauperimeters der Stadtachse liegen diverse Werkleitungstrasseen, die im Zusammenhang mit dem Bau umzulegen sind. Anspruchsvoll ist insbesondere auch der Erhalt des Stadtbachs, der durch den Neubau möglichst nicht tangiert (verlegt) werden soll.

Die Kosten für die beschriebenen Infrastrukturbauten und die Werkleitungsumlegungen wurden in verschiedenen Kostenblöcken mit einer Genauigkeit von +/-30% ermittelt. Es darf erwartet werden, dass es sich dabei eher um eine tiefe Schätzung handelt, da die Definition des Projekts zwar stufengerecht aber noch nicht sehr präzise ist.

Würdigung aus Sicht Orts- und Denkmalschutz

Die Qualität des Zielbildes wird aus Sicht Denkmalpflege und Ortsbildschutz gewürdigt. Die denkmalpflegerischen Themen sowie das Ortsbild wurden frühzeitig im Verfahren berücksichtigt. Sie waren Teil des Verfahrensprogramms und wurden vom Bearbeitungsteam und dem Begleitgremium während des gesamten Prozesses stufengerecht bearbeitet. Das ISOS war eine wichtige Grundlage bei der Erstellung des Verfahrensprogramms und der Erarbeitung des Zielbildes. Im Programm wurde ein entsprechendes Kapitel dazu verfasst. Dem Bearbeitungsteam wurden die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Das Zielbild nimmt Rücksicht auf den Bestand und das ISOS und schlägt insbesondere im Norden der neuen Personenunterführung Ost eine Stadtreparatur vor. Die Lage der neuen Querung, aber auch die neu vorgeschlagenen Bauten im Bereich der Landi, ermöglichen eine städtebauliche Klärung, eine Stärkung des Freiraums, das Fassen des Bahnhofplatzes und somit eine klare städtebauliche und freiräumliche Aufwertung des Bahnhofgebietes. Die Rampenbauwerke und die Treppenzugänge werden im Zielbild sorgfältig in die Umgebung eingefügt. Im Süden werden die für Grenchen typischen städtebaulichen Muster und Strukturen mit der aufgelösten «Grenchner Blockrandtypologie» fortgeführt.

Die vorgeschlagenen städtebaulichen Entwicklungen (Bausteine 1 – 10) beinhalten spezifische Angaben zur Städtebaulichen Idee/Charakteristik, zur Gebäudetypologie, zum Nutzungsmass und der Geschossigkeit. Die Angaben sind als Richtschnur in den nachfolgenden Planungen zu verstehen. Sie sind weder behörden- noch grundeigentümerverbindlich. Es wird in den nächsten Planungsschritten vertieft zu prüfen sein, ob die Vorgaben aus dem Masterplan städtebaulich verträglich sind und ob die übergeordneten gesetzlichen, raumplanerischen Rahmenbedingungen entsprechen und damit auch ISOS-konform sind.

Fragen betreffend dem verträglichen Nutzungsmass, der Körnigkeit, der Volumina, der Massstäblichkeit und Höhenentwicklung der neuen Bauten und ihre Integration in den Bestand sind in den nachfolgenden Planungsschritten zu vertiefen.

Würdigung Dialoggruppe

Begleitend zum Werkstattverfahren wurden eine dreiteilige Informations- und Partizipationsserie mit der Bevölkerung, politischen Vertreter:innen und weiteren Akteur:innen aus der Verwaltung, der Wirtschaft und. Die erhaltenen Rückmeldungen aus dieser Dialoggruppe sind in den Planungsprozess eingeflossen.

Die Masterplanung für den Bahnhof Grenchen Süd wird von der Dialoggruppe als überzeugendes Gesamt- und Zukunftskonzept beurteilt. Sie dient als strategischer Wegweiser für die Umsetzung einzelner Projektvorhaben in den nächsten zwanzig Jahren. Deshalb ist es wichtig, alle Beteiligten entsprechend zu sensibilisieren. Der Masterplan wurde als "tolle, zukunftsorientierte Vision für unsere Stadt" und als "Leuchtturmprojekt" bezeichnet. Das Freiraumkonzept mit den zentralen Achsen – der Stadtachse (Nord-Süd), der Riedernpromenade und des Bahnhofplatzes (Ost-West) – fand breite Zustimmung. Auch die geplante Freilegung des Bachs als Begegnungsraum wird als grosser Mehrwert gesehen. Die Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Süd zu einem dichten, urbanen Wohnquartier ist nachvollziehbar. Die Fokussierung auf Wohnen statt Gewerbe wird begrüsst, da dadurch mehr Menschen gleichzeitig in Grenchen wohnen und arbeiten können. Dies insbesondere auch mit der anstehenden Arbeitsplatzentwicklung im Top-Entwicklungsstandort im Osten der Stadt Grenchen.

Die Masterplanung zeichnet sich aus Sicht der Dialoggruppe durch ihre Flexibilität aus, was begrüsst wird. Beispielsweise können viele Elemente der Planung auch dann umgesetzt werden, wenn die Bahnquerung der Stadtachse nicht realisiert werden kann. Ebenso bleibt die Umsetzung der Masterplanung möglich, selbst wenn die Gleise 4 und 5 nicht verlegt werden.

Die Flughöhe der Masterplanung wird als richtig erachtet. Es wird als zukunfts- und zielorientiertes Instrument betrachtet, das viele innovative Lösungen beinhaltet. Die Dialoggruppe empfiehlt dann auch, dass die Stadt die Planung mit Mut, Entschiedenheit und Durchhaltevermögen vorantreibt. Wichtig ist zudem, dass der weitere Planungsprozess weiterhin im Dialog mit der Bevölkerung stattfindet, so dass offene Fragen und Anliegen stufengerecht einfließen. So gibt es zum Beispiel bei der weiteren Planung auf tieferer Flugebene Fragen und Prüfaufträge betreffend die Verkehrsabwicklung im Bereich der heutigen Kreuzung Girard-/Güter-/Bahnhofstrasse, die Lage und Anzahl der Autoparkplätze oder die Konkretisierung der Velostation und Parkieranlagen.

6.2 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Letter of intent: Die verschiedenen Akteur:innen formulieren auf Basis der Masterplanung einen „Letter of intent“ LOI. Im Rahmen dieses Prozesses ist mit den betreffenden Stakeholdern zu klären, ob unter Berücksichtigung der langfristigen Anforderungen der SBB die Gleise 4/5 wirklich rückgebaut werden können. Die potenziellen Konsequenzen eines möglichen Rückbaus sind durch alle Stakeholder zu bestätigen. Der LOI beinhaltet die gemeinsamen Absichten und das weitere strategische Vorgehen. Aufbauend auf die Masterplanung und den LOI werden die weiteren strategischen Entscheide gefällt.

Einsatz einer Gesamtprojektleitung: Um die weiteren Planungsarbeiten effizient und zielgerichtet voranzutreiben, ist der Einsatz einer Gesamtprojektleitung sowie die Bereitstellung entsprechender Ressourcen erforderlich.

Qualitätssicherung: Die Masterplanung ist die Grundlage für alle im Perimeter stattfindenden Planungsprozesse. Das Begleitgremium empfiehlt bei Planungsvorhaben die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren oder mindestens den Einsatz einer mit externen Fachpersonen aus den Disziplinen Architektur, Denkmalpflege, Landschaftsarchitektur, Verkehr und Raumplanung bestückte Fachberatung Gestaltung.

Agglomerationsprogramm AP6: Die Planungen sind im Anschluss der Masterplanung soweit voranzutreiben, dass ihre Festsetzung im Agglomerationsprogramm AP 6 möglich ist.

Kommunikation: Der Nutzen und die Vorteile für die gesamte Agglomeration Grenchen - Bettlach - Lengnau ist aufzeigen. Die Bevölkerung und weitere Akteur:innen sind weiterhin eng in den Prozess einzubinden. Die Kommunikation ist unter den Projektpartnern abzustimmen.

Quick-wins: Die Zwischennutzung der Brühlstrasse im Bereich des Campus Technik ist ab Sommer 2025 umzusetzen (z.B. durch eine pop-up-Bar, Sitzgelegenheiten, weitere Bespielung des Aussenraums).

Zusammenarbeit mit SBB: Im Hinblick auf die vielen Abhängigkeiten – nicht nur zum Bahnbetrieb und den geplanten Infrastrukturanpassungen – sondern auch zu den anderen Bausteinen im weiteren Perimeter des Bahnhofs ist eine sorgfältige Abstimmung mit der SBB nötig. Ein nahtloser Einbezug in die weitere Planung ist seitens SBB explizit gewünscht. Die Modalitäten einer zielführenden Zusammenarbeit sind im weiteren Prozess zu klären.

Etapmierbarkeit: Die Adaptionfähigkeit des Zielbildes im Hinblick auf eine etappierte oder allenfalls auch reduzierte Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist in den weiteren Planungsschritten sicherzustellen.

6.3 **Schlusswort**

Die Entwicklung des Bahnhofs Grenchen Süd ist mehr als ein Infrastrukturprojekt – sie ist eine Investition in die Zukunft der Stadt und ihrer Region. Sie schafft Raum für Begegnung, Bewegung und neues städtisches Leben. Mit dem Abschluss des Werkstattverfahrens und der Verabschiedung des Masterplans ist ein erster bedeutender Meilenstein für die nachhaltige und zukunftsorientierte Weiterentwicklung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe erreicht.

Das zukunftsweisende Zielbild des Masterplans vereint Mobilität, Stadtentwicklung und Nachhaltigkeit in einem integralen Ansatz. Der Bahnhof wird nicht nur funktional gestärkt, sondern es entsteht als identitätsstiftender Stadtbaustein mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität.

Als nächster Schritt folgt die breite Vernehmlassung des Masterplans in den Institutionen und politischen Gremien der beteiligten Akteur:innen. Ziel ist es, die daraus gewonnenen Erkenntnisse in einem gemeinsamen „Letter of Intent“ zu bündeln, der die gemeinsamen Absichten sowie das strategische Vorgehen definiert.

Die kommenden Jahre erfordern ein abgestimmtes, interdisziplinäres Vorgehen sowie einen kontinuierlichen Dialog mit allen relevanten Akteur:innen. Durch eine enge Zusammenarbeit, den Mut zur Veränderung und das konsequente Weiterverfolgen der mit dem Masterplan definierten strategischen Ausrichtung kann die Umsetzung des Masterplans erfolgreich gestaltet werden. So kann der Bahnhof Grenchen Süd als Vorzeigeprojekt einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung zukünftiger Herausforderungen leisten.

6.4 Verabschiedung Begleitgremium

Kernteam

Konrad Schleiss
"Kümmerer"



Francois Scheidegger
Stadtpräsident
Aggloverein



Aquil Briggen
Stadtbaumeister
Aggloverein



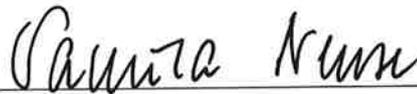
Sacha Peter
Kantonsplaner



Daniela Monnier
SBB Infrastruktur



Samira Neuse
SBB Immobilien



Externe Fachexperten

Philipp Krass
Städtebau



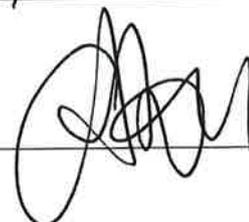
Guido Rindsfuser
Verkehr/Mobilität



Armand Fürst
Bauingenieurwesen



Carola Antón
Freiraum



Weitere Fachexperten

Barbara Leibundundgut
Gemeindepräsidentin Bettlach
Aggloverein



Sandra Huber
Gemeindepräsidentin Lengnau
Aggloverein



Pascal Stebler
Leiter Verkehrsplanung Kanton
Aggloverein



Christian Heller
Denkmalpfleger SBB

Sara Schibler
Denkmalpflegerin Kanton



Susanne Sahli
Geschäftsführerin Aggloverein



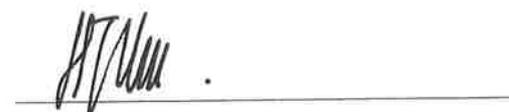
Fabian Ochsenbein
Stadtplaner



Thomas Rügger
Leiter Tiefbau



Hans-Rudolf Zumstein
Busbetriebe Grenchen BGU



Matthias Mosimann
Städtische Werke Grenchen SWG



