

# Regierungsratsbeschluss

vom 26. August 2025

Nr. 2025/1407

## Masterplan Bahnhof Grenchen Süd

---

### 1. Ausgangslage

Der Bahnhof Grenchen Süd ist bereits heute der wichtigste Knotenpunkt des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) der Agglomeration Grenchen. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sowie der Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung wurden im Agglomerationsprogramm 4. Generation verschiedene Massnahmen aufgenommen, um den Bahnhof Grenchen Süd schrittweise zu einer multimodalen Drehscheibe weiterzuentwickeln. Die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sollen verbessert, der Zugang zum Bahnhof attraktiver gestaltet und die Verbindungen zwischen lokalem Bus- und regionalem Bahnverkehr mit dem Fernverkehr sichergestellt werden. Zentrale Aspekte sind ausserdem die städtebauliche Integration in das Stadtzentrum sowie die Erschliessung der Entwicklungsgebiete, allen voran des «Top-Entwicklungsstandorts Agglomeration Grenchen» (siehe RRB Nr. 2024/1879 vom 26. November 2024) und der weiteren Nutzungen im Süden Grenchens wie Schulen, Bildungs- und Technologiecampus, Sportanlagen, Freibad etc. (siehe RRB Nr. 2020/692 vom 4. Mai 2020).

In der vom Kanton Solothurn und der SBB gemeinsam erarbeiteten und im März 2024 unterzeichneten «Gesamtperspektive Solothurn» wird der Raum Grenchen ebenfalls als Schlüsselraum identifiziert. Aufgrund der sich mittel- bis langfristig abzeichnenden grossen Entwicklungspotenziale ist eine frühzeitige Koordination zwischen Bahn- und Raumentwicklung im Bahnhofsumfeld erforderlich. Der Kanton Solothurn strebt ausserdem eine zeitnahe Umsetzung eines halbständlichen Fernverkehrshalts in Grenchen Süd an (siehe RRB Nr. 2020/1001 vom 30. Juni 2020). Kanton und SBB wollen sich darum gemeinsam dafür engagieren, im Raum Grenchen die notwendigen Voraussetzungen zur Erhöhung des ÖV-Anteils im Modalsplit in Abstimmung mit der Raumentwicklung zu schaffen.

Ausgehend von diesen Zielsetzungen initiierte die Stadt Grenchen Mitte 2023 einen Prozess zur Entwicklung eines Masterplans für den Bahnhof Grenchen Süd und sein Umfeld. Das Werkstattverfahren wurde im Jahr 2024 durchgeführt. Im ersten Halbjahr 2025 fand die Erarbeitung des Masterplans statt. Die nachfolgenden Planungsschritte und die schrittweise Umsetzung der Bausteine des Masterplans werden ab 2026 in einem langfristigen Horizont (bis 2050) erfolgen.

Am Projekt beteiligt waren neben der federführenden Stadt Grenchen die Agglomerationsgemeinden Bettlach und Lengnau BE, die SBB, das Amt für Raumplanung, das Amt für Verkehr und Tiefbau sowie das Amt für Denkmalpflege und Archäologie. Die Grundeigentümerschaften im Perimeter wurden im Rahmen der Masterplanerarbeitung informiert und es wurde ihnen die Möglichkeit gegeben, ihre Anliegen einzubringen und Fragen zu diskutieren. Begleitend zum Werkstattverfahren wurden zudem drei Foren mit der Bevölkerung durchgeführt.

Der nun vorliegende Masterplan stellt den Leitfaden für die anstehende erwünschte Entwicklung dar. 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. Er dokumentiert damit eine gemeinsame Haltung zur gewünschten Entwicklung und dient als Kommunikationsinstrument.

## 2. Eckwerte der langfristigen Entwicklung

Bis ca. ins Jahr 2050 soll der Bahnhof Grenchen Süd etappenweise zu einer attraktiven multimodalen Verkehrsdrehscheibe der Region entwickelt werden. Angesichts des in diesem Horizont prognostizierten Wachstums der Bevölkerung (+ 2'000 bis 5'000) und Beschäftigten (+ 6'000 bis 12'000, insbesondere aufgrund des Top-Entwicklungsstandorts Agglomeration Grenchen) in der Stadt Grenchen und damit einhergehend den zusätzlich erwarteten Pendlerbewegungen (bis zu + 25'000) ist eine zukunftsfähige Infrastruktur erforderlich. Die multimodale Drehscheibe Grenchen Süd wird auf das erwartete Wachstum der Stadt und der Region 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.

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 stadinternen und regionalen 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.

Das heutige Bahnhofsumfeld birgt bedeutende Entwicklungspotenziale, die bis 2050 aktiviert werden sollen. 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 Agglomeration Grenchen 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 wesentlicher Bestandteil der Transformation betrifft die heutige Rangiergleisanlage, welche östlich kompensiert und anschliessend zurückgebaut werden soll, womit der Zugang zu den Gleisanlagen im Norden deutlich verbessert wird.

## 3. Würdigung

Der Regierungsrat nimmt vorliegend zustimmend Kenntnis vom Schlussbericht inkl. Syntheseplan (Zielbild) «Masterplan Bahnhof Grenchen Süd» vom 30. Mai 2025 und würdigt das Ergebnis anhand der von der Stadt Grenchen formulierten Leitfragen wie folgt:

1. *Zielbild: Ist das angestrebte Zielbild für Sie nachvollziehbar und können Sie diesem als gemeinsame Grundlage für die weitere Zusammenarbeit zustimmen?*

Ja, das Zielbild ist grundsätzlich nachvollziehbar und zeigt die Vision des Bahnhofs Grenchen Süd, aus dem nicht nur eine multimodale Verkehrsdrehscheibe werden soll, sondern auch ein lebendiges Quartier mit städtebaulichen Akzenten, vielfältigen Nutzungen und hochwertigen Freiräumen. Insgesamt ist das Zielbild, das in einem breit abgestützten Prozess erarbeitet wurde, eine gute Grundlage für die etappenweise Umsetzung und Basis für die weitere Zusammenarbeit aller Beteiligten.

Noch stärker betont werden sollte allerdings die Wichtigkeit der Nord-Süd-Achse mit der neuen Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Unterführung ist nicht nur für die Veloroute Ost-West von Nutzen, sondern hat für die Stadtachse (Nord-Süd), welche ebenfalls eine Veloroute von kantonaler Bedeutung (Velohauptroute) darstellt, eine zentrale Bedeutung. Dies sollte im Zielbild bzw. den weiteren Abbildungen auch zum Ausdruck kommen. Damit wird letztlich auch die zentrale Bedeutung der neuen Unterführung für die Mobilität innerhalb der Stadt Grenchen unterstrichen.

2. *Massnahmenprogramm: Enthält das Umsetzungsprogramm aus Ihrer Sicht alle relevanten Massnahmen zur Zielerreichung? Besteht aus Ihrer Sicht Anpassungsbedarf? Falls ja, bitte begründen.*

Das Massnahmenpaket ist stimmig und enthält die wesentlichen Bausteine zur Erreichung des Zielbilds. Nun gilt es, die Umsetzung derjenigen Massnahmen voranzutreiben, die bereits zeitnah umgesetzt werden können und dort die erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, wo noch weitere Abklärungen und Vorarbeiten nötig sind. Die vorgeschlagenen Infrastrukturmassnahmen und Linienführungen sind in vertieften Studien auf ihre Machbarkeit hin zu prüfen. Dies gilt insbesondere für den geplanten Ersatz und Rückbau der Gleise 4/5, welcher eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der relevanten städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Massnahmen ist.

Zugleich ist darauf hinzuweisen, dass das dem Masterplan zugrundeliegende, publizierte Nutzungskonzept Bahn-Angebote beinhaltet, welche in Grenchen Süd wenden (S-Bahn von / nach Solothurn). Mit der angedachten Umnutzung der Flächen der Gleise 4/5 im Perimeter des Bahnhofs werden solche in Grenchen Süd wendenden Angebote nicht mehr umsetzbar sein. Der Stellenwert solcher Angebote, und damit einer Wendemöglichkeit, lässt sich erst abschliessend beurteilen, wenn das konsolidierte Angebotskonzept 2035 publiziert wurde. Es ist daher unabdingbar, dass bezüglich des angestrebten Ersatzes und Rückbaus der Gleise 4/5 bereits kurzfristig weitere Abklärungen getroffen werden. Der vorliegende Schlussbericht zeigt jedoch deutlich die grossen Potenziale auf, die mit dem Rückbau der Gleise 4/5 entfaltet werden können. Deshalb sind die weiteren Planungen auch im Sinne des Zielbilds fortzuführen.

Zu beachten ist ausserdem, dass diejenigen Massnahmen, für welche bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms 6. Generation eine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt werden soll, rechtzeitig die notwendige Planungsreife erreichen müssen. Das Agglomerationsprogramm 6. Generation wird voraussichtlich im Frühjahr 2029 eingereicht werden müssen, die Massnahmen sind somit bis Mitte 2028 auf den erforderlichen Stand zu bringen. Dies ist bei der weiteren Projektplanung durch die Stadt Grenchen zu berücksichtigen.

3. *Zeitliche Priorisierung: Ist die zeitliche Reihenfolge der Massnahmen für Sie nachvollziehbar? Sehen Sie Änderungsbedarf? Falls ja, warum?*

Die vorgeschlagene Priorisierung der Massnahmen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Wesentliche Voraussetzung für die Erreichung des Zielbilds, insbesondere für das Ausschöpfen der städtebaulichen und freiräumlichen Potenziale, ist der Rückbau der bestehenden Rangiergleise 4/5. Dazu sind wie erwähnt zeitnah weitere Abklärungen zu treffen (Bedarfsklärung, bereit zu stellender Ersatz u.a.), welche nun rasch anzugehen sind. Zeitgleich sind auch die weiteren Planungsarbeiten zur neuen Unterführung Ost voranzutreiben, welche im Hinblick auf die angestrebte Einreichung im Rahmen des Agglomerationsprogramms 6. Generation bis zur notwendigen Planungsreife erarbeitet werden muss. Die Planungsarbeiten zum Punkt 1 FV-Unterführung Ost inkl. PU Ost im Etappierungskonzept (S. 70 des Schlussberichts) sind daher in Federführung durch die Stadt schon bedeutend früher aufzunehmen als erst ab 2030.

4. *Mitwirkung: Sind Sie bereit, sich im vorgesehenen Umfang und gemäss Zeitplan an der Umsetzung zu beteiligen? Falls nicht, wo sehen Sie Hürden oder Änderungsbedarf?*

Der Kanton Solothurn ist Mitglied des Agglovereins Grenchen und beteiligt sich insbesondere in diesem Rahmen am Agglomerationsprogramm sowie an verschiedenen Projekten im Raum Grenchen. Die Weiterentwicklung des Bahnhofs Grenchen Süd zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe und zu einem städtebaulich integrierten Tor zur Stadt liegt im Interesse des Kantons, nicht zuletzt im Hinblick auf den geplanten kantonalen Industriepark im Perimeter des Top-Entwicklungsstandorts Agglomeration Grenchen.

Darüber hinaus treibt der Kanton die Umsetzung des kantonalen Velonetzes voran, worin der Bahnhof Grenchen Süd ein wichtiger Knotenpunkt ist. Der Kanton wird sich, unter Vorbehalt der nötigen Kreditbeschlüsse, im Rahmen des Strassengesetzes an Velowegen von kantonalen Bedeutung (Velohauptroute Grenchen - Arch und Velovorrangroute Solothurn - Grenchen - Biel) finanziell beteiligen. Voraussetzung dafür ist die Einhaltung technischer Vorgaben, welche der Stadt Grenchen in einem separaten Schreiben durch das Amt für Verkehr und Tiefbau noch mitgeteilt werden.

Ausserdem sei auf § 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BGS 732.1) verwiesen, wonach eine Mitfinanzierung von Umsteigeanlagen möglich ist. Dabei sind ebenfalls die technischen Vorgaben zur Ausgestaltung der Businfrastruktur zu berücksichtigen.

Der Kanton Solothurn wird sich somit auch zukünftig am Prozess zur Umsetzung des Masterplans Bahnhof Grenchen Süd beteiligen und die Massnahmen in seiner Zuständigkeit ergreifen. Zugleich ist festzuhalten, dass die Federführung für die weiteren Arbeiten bei der Stadt Grenchen liegt. Es wird deshalb für den weiteren Projektfortschritt wesentlich sein, dass die Stadt Grenchen rasch Fragen der Projektorganisation, der Gesamtprojektleitung sowie der Finanzierung der weiteren Arbeiten klärt und mit den weiteren Partnern abstimmt. Ebenso ist die grundeigentümerverbindliche, planungsrechtliche Umsetzung des Masterplans grundsätzlich Sache der kommunalen Planungsbehörde Stadt Grenchen.

5. *Fachliche Würdigung: Geben die fachlichen Bewertungen Anlass zu Rückfragen oder Bemerkungen Ihrerseits?*

Die fachlichen Bewertungen des Bearbeitungsteams sind verständlich, die Ergebnisse wurden sehr gut nachvollziehbar und transparent hergeleitet. Durch die ergebnisoffene Reflexion der Ausgangslage und von bestehenden Grundlagen, mit dem Testen von verschiedenen Lösungsansätzen, einem breiten Variantenfächer sowie der gesamthaften, interdisziplinären Betrachtung des Perimeters ist es dem Bearbeitungsteam sehr gut gelungen, ein zukunftsfähiges Zielbild für den Raum rund um den Bahnhof Grenchen Süd zu erarbeiten. Der vorliegende Masterplan und die umfassende Dokumentation des Erarbeitungsprozesses sind insgesamt von hoher Qualität.

Die Würdigung durch die Fachexperten ist ebenso fundiert. Die Beurteilung des Fachexperten im Bereich Verkehr, der die Notwendigkeit zur Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten für die Linienführung der Veloroute auf der West-Ost-Achse erwähnt, wird geteilt. Die Veloroute wird im Bereich des Masterplans wenig direkt geführt, was verständlich und den vielfältigen Nutzungsansprüchen in diesem Raum geschuldet ist. Auch eine vertiefte Analyse möglicher Konflikte des Veloverkehrs mit anderen Verkehrsträgern, und die Entwicklung von Lösungen zu deren Behebung, ist daher in der weiteren Bearbeitung erforderlich.

Die Bemerkungen zur Dimensionierung der neuen Unterführung aus Sicht des Fachexperten aus dem Bereich Bauingenieurwesen werden ebenfalls gestützt: Der Nachweis der Machbarkeit sollte möglichst bald in Form einer entsprechenden Machbarkeitsstudie (SIA-Phase 21) unter Bezug der SBB durch die Stadt Grenchen erstellt werden. Eine finanzielle Beteiligung des Amtes für

Verkehr und Tiefbau kann im Hinblick auf die Bedeutung der Unterführung für das Velonetz von kantonaler Bedeutung in Aussicht gestellt werden.

6. *Organisation & Umsetzung: Haben Sie konkrete Anliegen oder Vorschläge zur Organisation der Umsetzung des Masterplans?*

Die Weiterentwicklung des Bahnhof Grenchen Süd zu einer attraktiven multimodalen Verkehrsdrehscheibe der Region stellt ohne Zweifel ein Generationenprojekt dar. Es ist deshalb zentral, dass die Stadt Grenchen hierbei die Federführung übernimmt und sich mit den weiteren Projektpartnern abstimmt. Angesichts der herausragenden Bedeutung dieses Projekts scheint es angezeigt, die wichtigsten Eckpunkte der künftigen Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Beteiligten (v.a. Stadt, Kanton, SBB) im Rahmen einer Vereinbarung festzulegen. Es ist daher sinnvoll, hierfür einen «Letter of intent» (LOI) zu formulieren. Basierend auf der Masterplanung sollte der LOI dabei insbesondere die gemeinsamen Absichten und das weitere Vorgehen aufzeigen, die Rollen der Beteiligten klären, die Grundsätze der Zusammenarbeit festlegen, die Terminplanung konkretisieren und die Kostentragung klären. Darüber hinaus ist es von zentraler Bedeutung, dass die federführende Stadt Grenchen die für die Fortführung des Prozesses notwendigen Ressourcen (Gesamtprojektleitung u.a.) bereitstellt, um die notwendigen Planungsarbeiten zielgerichtet voranzutreiben.

7. *Risiken & Herausforderungen: Welche Risiken oder Herausforderungen sehen Sie bei der Umsetzung des Masterplans? Welche Massnahmen wären aus Ihrer Sicht hilfreich, um diesen zu begegnen?*

Das Risiko besteht, dass bei der weiteren Bearbeitung einzelner Massnahmen in Teilprojekten, wenn die technischen Details stärker in den Fokus rücken, die Einzelinteressen der verschiedenen Akteure zu stark in den Vordergrund gestellt werden und das Finden von für alle tragfähigen Lösungen erschwert wird. Es ist daher von zentraler Bedeutung, dass der Masterplan als grundlegendes, gemeinsames Zielbild im Blick behalten wird und die zukünftigen Planungen und Handlungen von allen Beteiligten konsequent darauf ausgerichtet werden. Es dürften auch immer wieder Interessenabwägungen erforderlich sein. Dafür muss die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Stadt Grenchen, dem Kanton, der SBB und weiteren Beteiligten verstetigt und gefestigt werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus laufenden Arbeiten des Bundes, deren Konsequenzen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können. Dies betrifft zum einen das Projekt «Verkehr '45», in dem die Priorisierung von Strassen- und Schienenprojekten des Bundes überprüft wird, welches möglicherweise auch Auswirkungen auf die Vorhaben im Raum Grenchen haben kann. Zum anderen ist an dieser Stelle die Überarbeitung des «Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene» zu nennen sowie das dazugehörige «Verzeichnis der Anlagen für den Schienengüterverkehr», worin Grenchen Süd bisher als Annahmehnhof aufgeführt ist. Bei einer Einschränkung des Freiverlads in Grenchen Süd durch Aufgabe der Rangiergleise 4/5 sind Alternativen für die bislang auf der Schiene erfolgten Gütertransporte zu suchen bzw. ist das Einvernehmen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zu suchen.

Konkret birgt zudem auch die Führung der Veloroute nordwestlich des Bahnhofs entlang der Gleise in Richtung Biel gewisse Risiken. Die Linienführung gemäss Synthesepplan bedingt grosse Eingriffe auf den Grundstücken GB Nr. 5899 sowie GB Nr. 4795 und ist anspruchsvoll umzusetzen. Allenfalls könnte eine Linienführung über die Parzellen GB Nr. 3161 und den Nordteil der Parzelle GB Nr. 4795 eine sinnvolle Alternative darstellen.

8. *Weitere Aspekte: Welche zusätzlichen Punkte oder Perspektiven sollten aus Ihrer Sicht bei der Umsetzung beachtet werden?*

Die Umsetzung des Masterplans Bahnhof Grenchen Süd, die Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfelds ist ein Generationenprojekt, das langfristig weitergeführt werden muss. Das ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen allen relevanten Akteurinnen und Akteuren angegangen werden soll. Entscheidend wird dabei sein, dass es bereits mit Blick auf Eingabe des Agglomerationsprogramms Grenchen 6. Generation gelingt, ein überzeugendes und wirksames Massnahmenbündel dem Bund zur Mitfinanzierung zu beantragen.

#### **4. Beschluss**

- 4.1 Der Schlussbericht «Masterplan Bahnhof Grenchen Süd» vom 30. Mai 2025 wird zur Kenntnis genommen.
- 4.2 Der Synthesepan (Zielbild) wird, vorbehaltlich der Ergänzung gemäss Antwort zu Frage 1, genehmigt.
- 4.3 Die anstehenden Umsetzungsarbeiten sind konsequent auf die im Zielbild formulierten Entwicklungsziele auszurichten.
- 4.4 Das Amt für Raumplanung sowie das Amt für Verkehr und Tiefbau werden beauftragt, die Umsetzungsarbeiten zu unterstützen und Teilprojekte, soweit sie in ihrer Verantwortung stehen, voranzutreiben.



Yves Derendinger  
Staatsschreiber

#### **Beilagen**

Schlussbericht vom 30. Mai 2025

Synthesepan (Zielbild) vom 9. Januar 2025

#### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement (ohne Beilagen)  
Amt für Raumplanung (ohne Beilagen)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (ohne Beilagen)  
Amt für Denkmalpflege und Archäologie (ohne Beilagen)  
Stadtpräsidium der Stadt Grenchen, Bahnhofstrasse 23, 2540 Grenchen (mit Beilage, gedruckt und an Staatskanzlei geliefert durch ARP)