

ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG UND BEHÖRDENVERNHEMLASSUNG

Aggloverein Grenchen

Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation



Massnahmenband

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Bericht
 - Massnahmenband
 - Kartenband
-
- Bericht zur öffentlichen Mitwirkung und Behördenvernehmlassung

August 2020

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-----------------------|----|
| MASSNAHMEN SIEDLUNG | 5 |
| MASSNAHMEN LANDSCHAFT | 49 |
| MASSNAHMEN VERKEHR | 55 |

Massnahmen Siedlung

| Nr. | Massnahmenpaket | Nr. | (Einzel)Massnahme | Priorität (A/B/C-Horizont) |
|----------------------------|--|----------|---|-------------------------------|
| Massnahmen Siedlung | | | | |
| S-1 | | | Siedlungsentwicklung nach innen lenken | Daueraufgabe |
| S-2 | | | Umnutzung und Priorisierung von Fabrikgebäuden und Parkierungsflächen | A |
| S-UV.3 | Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete | S-UV.3.1 | Bahnhof Nord / Grenchen West | B |
| | | S-UV.3.2 | Masterplan Bahnhof Süd | A |
| | | S-UV.3.3 | Centralareal | B |
| | | S-UV.3.4 | Bahnhof Lengnau | B |
| | | S-UV.3.5 | Zentrum Lengnau | B |
| | | S-UV.3.6 | Rolliareal | A |
| | | S-UV.3.7 | Chilchmatt | C |
| | | S-UV.3.8 | Chappelistrasse | C |
| S-SW.4 | Siedlungsschwerpunkte unbebaute Bauzonen | S-SS.4.1 | Steinackerstrasse / Kastelsstrasse | B |
| | | S-SS.4.2 | Lebernstrasse | B |
| | | S-SS.4.3 | Bünden | B |
| | | S-SS.4.4 | Hugsmatt | C |
| S-SA.5 | | | Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten Neckarsulm | A |
| S-SQ.6 | | | Konzept zur Vernetzung der Grün- und Freiräume | B |
| S-SQ.7 | | | Entwicklung Zentrum Bettlach | A |
| S-SQ.8 | | | Weiterentwicklung Zentrum Grenchen | Daueraufgabe |

Einzelmassnahme Siedlung**Daueraufgabe****S-1 Siedlungsentwicklung nach innen lenken**

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|--------------|------------------------|
| 4. Generation | | Daueraufgabe | – |

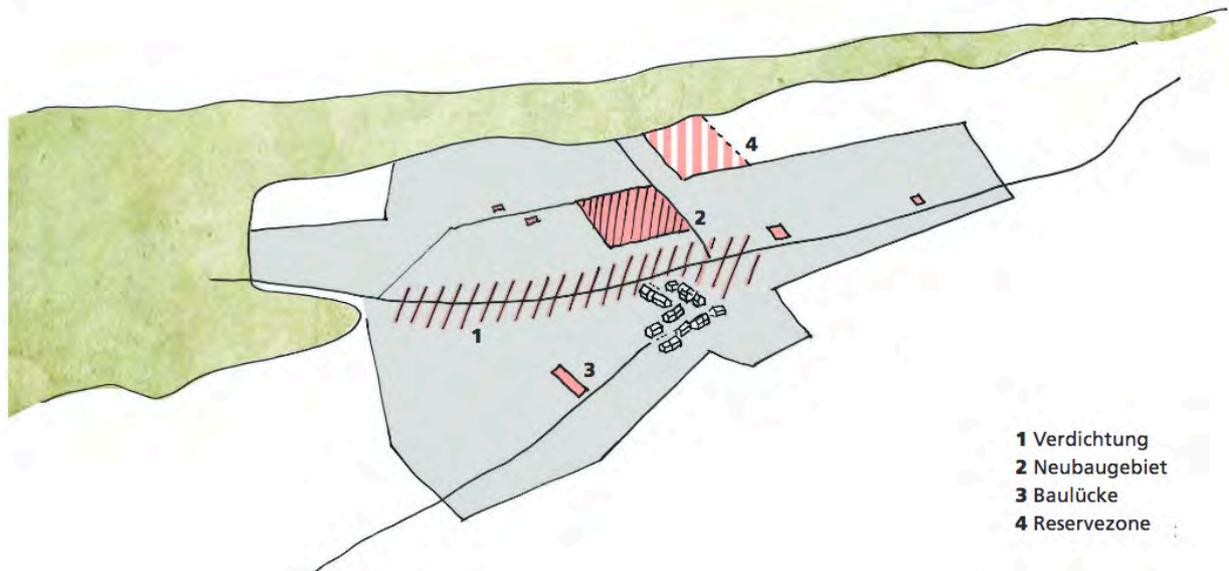


Illustration: Innenentwicklungspotenziale ermitteln (Quelle: Siedlungsentwicklung nach innen SEin. Leitfaden für Gemeinden. Kt. Solothurn, ARP 2018)

Massnahmenbeschreibung**Ausgangslage und Zielsetzung**

Eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes und damit die Zersiedelung der Landschaft soll in der Agglomeration Grenchen vermieden werden. Die Siedlungsentwicklung soll innerhalb der bestehenden Bauzonen stattfinden.

Die Kantone Solothurn und Bern haben bereits gesetzliche Grundlagen sowie Arbeitshilfen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) initiiert (Leitfaden/Arbeitshilfe zur Siedlungsentwicklung nach innen, Raumbewertung zur Innenverdichtung usw.).

Zielsetzung

- Die kantonalen Vorgaben der Innentwicklung werden berücksichtigt und differenziert in den Raumtypen des Zukunftsbildes der Agglomeration Grenchen umgesetzt.
- An gut ÖV-erschlossenen Lagen werden dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen gefördert.
- Der Flächenverbrauch wird dank der Nutzung der inneren Reserven, zusätzlich insbesondere mit einer verdichteten Bauweise, reduziert.

Massnahme

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist ein kantonaler Planungsgrundsatz des Kantons Solothurn und des Kantons Bern und hat vor der Siedlungserweiterung zu erfolgen. Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben wird die Siedlungsentwicklung nach innen bei Revisionen der Ortsplanungen mit folgenden Massnahmen sukzessive realisiert:

- Dichtemasse im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen überprüfen und erhöhen; die jeweiligen Gemeinden streben eine Raumnutzerdichte von mind. 66 RN/ha an
- Wo sinnvoll: Festlegen von Mindestmassen (z.B. Mindestgeschosszahl, Mindestgebäudehöhen, Mindestanteil Nutzungen)
- Prüfen von Umzonungen («Aufzonungen»)
- Wo sinnvoll und zweckmässig: Erlass Gestaltungsplan (SO) / Überbauungsordnung (BE) mit Beschrieb der Entwicklungsziele
- Insbesondere in städtebaulich sensiblen Gebieten: Fördern von qualitativ hochstehenden Planungsverfahren (Konkurrenzverfahren, Testplanungen, Wettbewerbe etc.)
- Umgang mit erhaltenswerten und schützenswerten Bauten mit qualifizierten Verfahren klären

Zweckmässigkeit und Nutzen

- Bezug zum Zukunftsbild – Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen differenziert nach Raumtyp
- Bezug zum Handlungsbedarf – Unbebaute Bauzonen aktivieren, Potenzial von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten nutzen
- Bezug zu den Teilstrategien – Siedlungsentwicklung nach innen lenken differenziert nach Raumtyp
- Hauptnutzen – WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Erhöhung der Nutzungsdichte fördert die Überbauung von Parzellen und Weiterentwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes und verhindert die Zersiedlung.

Kosten

Planungs- und Realisierungskosten sind projektabhängig im Einzelfall zu bestimmen

Finanzierung

Gemeinden im Rahmen der OP-Revisionen

Planungsstand

Grenchen: Analysen der unbebauten Bauzonen, Potenzialgebieten und Festlegung einer SEin-Strategie im Rahmen der Ortsplanung (2022)

Bettlach: Erarbeitung einer Potenzialanalyse zu SEin im Rahmen der Ortsplanung (2021)

Lengnau: Erarbeitung eines SEin-Konzepts im Rahmen des AP und der Teilrevision der Ortsplanung (2020)

Nächste Schritte

Umsetzung von Strategien, Arealbezogen

Jeweils im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen

Federführung

Gemeinden

Weitere Beteiligte

Kanton Solothurn

Kanton Bern

Grundeigentümer der Areale

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Die Abstimmung zwischen Siedlung, Landschaft und Verkehr ist auf den Ebenen der kommunalen Nutzungsplanung sicherzustellen.

Verkehrliche Kapazitäten

–

Weitere Koordination/Abstimmung

Massnahmen S-UV.3: Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete

Massnahmen S-SW.4: Wohnschwerpunkte

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalen Richtplänen Solothurn und Bern enthalten

Grundlagen

Amt für Raumplanung, Kt. Solothurn: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018.

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kt. Bern: Siedlungsentwicklung nach innen: Arbeitshilfe. 2016.

Bemerkungen

Einzelmassnahme Siedlung

S-2 Umnutzung und Priorisierung von Fabrikgebäuden und Parkierungsflächen

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| 4. Generation | | A-Horizont | – |



Industrie- und Gewerbebauten mit grösseren Parkierungsflächen im Siedlungsgebiet, Darstellung ecoptima ag

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage

Die Agglomeration Grenchen besitzt aufgrund der historischen und aktuellen hohen Bedeutung der Uhrenindustrie eine grosse Anzahl Werkbauten im Zentrum des Siedlungsgebiets. Die Produktionsstandorte umfassen neben grossen Gebäudekomplexen oft ebenfalls grössere oberirdische ebenerdige Parkierungsflächen. Die Gebäude und die Bebauungsstrukturen sind für die Stadt von kulturhistorischer Bedeutung.

Zielsetzung

Die zentral gelegenen Parkierungsflächen sind stark unternutzt. Das Ziel besteht darin, diese Flächen besser zu nutzen. Damit soll Potenzial für die eigene Entwicklung der Betriebe an ihrem Standort geschaffen werden. Dazu sind die Parkierungskapazitäten zu koordinieren und die unternutzten inneren Reserven zu aktivieren.

Allenfalls nicht mehr genutzte Werkbauten bilden ein Potenzial für eine Umstrukturierung und Verdichtung im Zentrum Grenchens. Ziel ist es auch, bei einem Wegfall eines Produktionsstandortes die Gebäude weiter zu bewirtschaften. Dazu ist der Umgang mit ehemaligen Industriegebieten und der historischen Siedlungsstruktur zu definieren.

Massnahme

Ausarbeitung eines Konzepts zur Umnutzung und Inwertsetzung von Parkierungsflächen auf Fabrikarealen und deren Priorisierung mit folgenden zentralen Inhalten:

Allgemein:

- Bestandaufnahme der Gebäude und Flächen; Eruierung und Analyse von Potenzialen
- Vorgehen zum Einbezug der wichtigsten Akteure der Firmen definieren; Etablierung eines Austausches

Parkierungsflächen:

- Ausarbeitung von Szenarien zur Entwicklung der Parkierungsanlagen und Ausarbeitung einer aktiven Bewirtschaftung
- Definition eines Vorgehens und Koordination bei freierwerdender Fläche

Fabrikareale:

- Ausarbeitung von Grundsätzen zur Zulassung oder Förderung von Zwischennutzungen auf Brachen

Unterstützung der Arealbesitzenden bei der Durchführung von Testplanungen und Wettbewerben

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | – Kern- und Ergänzungsraum gezielt nach innen entwickeln – Qualitätsvolle öffentliche Räume |
| Bezug zum Handlungsbedarf | – Verdichtung im Zentrum; flächenintensive Parkierung reduzieren |
| Bezug zu den Teilstrategien | – Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern durch die Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen von Industrie- und Gewerbebauten und grösseren Parkierungsflächen |
| Hauptnutzen | WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Umnutzung von Gebäuden sowie unternutzte Flächen an zentraler Lage vorantreiben. |

Kosten

Analyse und Konzeptarbeiten: < CHF 100'000.–

Finanzierung

Agglomerationsgemeinden

Planungsstand

–

Nächste Schritte

Inhalte des Konzepts bestimmen, bis 2021

Konzepterarbeitung, ab 2022

Federführung

Agglomeration (Lead Stadt Grenchen)

Weitere Beteiligte

Vertretende der Arealeigentümerschaften

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Im Rahmen der Ausarbeitung des Konzepts ist der Umgang mit grossen Parkierungsflächen zu klären. Eine Abstimmung mit dem Verkehr ist nötig. Eine Ableitung von Massnahmen im Bereich Verkehr und Parkierung kann erfolgen.

Verkehrliche Kapazitäten

Die verkehrlichen Kapazitäten müssen im Rahmen von konkreten Massnahmen geprüft werden.

Weitere Koordination/Abstimmung

Massnahme Siedlung S-2: Siedlungsentwicklung nach innen

Massnahme Verkehr MIV-Ü.1.1: Mobilitätsplan, Studie

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

–

Bemerkungen

Massnahmenpaket Siedlung

S-UV.3 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

| AP-Generation | ARE-Code | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------------------|
| 4. Generation | – | RGSK BBS-S-UV.1 |



Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete mit Massnahmennummer

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Die weitere Zersiedelung soll auch bei wachsender Bevölkerung vermieden werden. Die Siedlungsentwicklung soll in verdichteter und konzentrierter Form innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets stattfinden. Innerhalb des Agglomerationsperimeters wird an zentral gelegenen, gut an den ÖV angebundenen Standorten die Siedlungsentwicklung konzentriert. An diesen Orten soll hochwertiger Raum für die Wohn- und Mischnutzung mit einer qualitativ hohen Aussenraumqualität entstehen.

Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Brachliegende oder ungenügend genutzte Flächen innerhalb der heutigen Siedlungsgrenzen können genutzt werden.

Umsetzung

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Grenchen werden Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnet. Unter Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten werden unternutzte oder nicht mehr genutzte Areale und Gebäudekomplexe innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV Erschliessung verstanden.

1. Die Gemeinden fördern die Planung und Realisierung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete aktiv und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.
2. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete mit Kontakt zu den Grundeigentümern und nach Möglichkeit mit dem Erwerb von Grundstücken.
3. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und führen qualitätssichernde Verfahren durch. Unabhängig des Verfahrens fördern die Gemeinden mit entsprechenden Vorgaben die Siedlungs- und Wohnqualität. Es soll eine angemessene Nutzung, bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr und eine Minimierung der MIV-Erzeugung, qualitativ hochwertige Gestaltung des Aussenraums sowie die Einbettung ins Quartier gewährleistet werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

- | | | |
|---------------------------|---|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | – | Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen im Kern- und Ergänzungsraum |
| Bezug zum Handlungsbedarf | – | Potenzial von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten nutzen |
| | – | Attraktiver Wohnungsmix und hohe Siedlungsqualität in Entwicklungsgebieten sicherstellen |

| | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> – Kernraum dicht weiterentwickeln – Ergänzungsraum qualitativ verdichten – Siedlungsentwicklung in den Quartieren gezielt fördern, Verdichtung oder Umstrukturierung in Potenzialgebieten aktiv unterstützen |
| Hauptnutzen | WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Die Massnahme fördert aktiv die angemessene Nutzung und die Erhöhung der Nutzungsdichte in den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten. Mit der Umnutzung resp. Verdichtung werden unternutzte Flächen an zentraler Lage aktiviert. Durch die aktive Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung der Verdichtung/Umnutzung kann eine hohe Qualität der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet sichergestellt werden. |

| | |
|---------------------|---|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinden | Grundeigentümerschaften Kantone Solothurn und Bern |

Bezug zu weiteren Massnahmen/Zielkonflikte

Massnahme Siedlung S-1: Siedlungsentwicklung nach innen

Massnahme Siedlung S-2: Konzept, Umnutzung und Priorisierung von Fabrikarealen und Parkierungsflächen

Dokumente, Grundlagen

Amt für Raumplanung, Kt. Solothurn: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018.

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kt. Bern: Siedlungsentwicklung nach innen: Arbeitshilfe. 2016.

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

S-UV.3.1 Bahnhof Nord (Grenchen West)

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | – | B-Horizont | – |



1. Brachliegendes Bahn- und Gewerbeareal (BLS Areal)
2. Unbebaute Bauzone Bodenrein West
3. Unbebaute Bauzone Monbijou
4. Rot umrandet: Potenzialgebiet zur Verdichtung Bahnhof Nord

Illustration der Areale im Entwicklungsgebiet Grenchen West (Quelle: OPR Grenchen Modul 10: Vision West, Panorama AG)

| | |
|---------------------------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| ca. 5 ha (ohne Areal Lingeriz, Nr. 3) | B |

| | | | |
|-------------------------------------|------------|------------------|--------------|
| Potenzial | Ist | Potenzial | Total |
| Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner | unbekannt | 1300 | 1300 |
| Anzahl Beschäftigte | 0 | 0 | 0 |

Kurzbeschreibung

Das Entwicklungsgebiet West umfasst das Gebiet Bahnhof Nord sowie die Umgebung des Knotens Monbijou. Im Entwicklungsgebiet besteht Potenzial für eine bauliche Verdichtung und Förderung der sozialen Durchmischung. Ziel ist, dichte, urbane Strukturen zu schaffen, die mit dem westlich angrenzenden Lingeriz-Quartier verschmelzen.

Am Bahnhof Nord soll die Bahn- und Gewerbebrache (BLS Areal) an sensibler, aber guter Wohn- und Verkehrslage entwickelt werden. Dasselbe gilt für den Bereich Bodenrain/Monbijou. Jene Teilgebietsplanung, die zuerst angestossen wird, muss Aussagen für das gesamte Entwicklungsgebiet enthalten. Die Erschliessung ist in jedem Fall auf eine Kombination aus öffentlichem Verkehr und langsamem Verkehr auszurichten. Die Ost-West-Verbindungen insbesondere zwischen dem Zentrum der Stadt Grenchen und dem Entwicklungsgebiet West sind unter allen Umständen zu stärken.

| | |
|---|---------------------|
| Kosten | Finanzierung |
| Planungskosten sind Teil der OP-Revision der Stadt Grenchen | Stadt Grenchen |

| | |
|---|---|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| 2013: Studie der ETHZ «Vision West» | – Rahmenbedingungen für Planungen festlegen, ca. 2022 |
| Seit 2019 Ausarbeitung des Moduls 10 «Vision West» im Rahmen der OPR zur Standortbestimmung und Planung des weiteren Vorgehens. | – Umzonung des Bahnhof- und Gewerbeareals, ca. 2022 |
| | – Qualitätssicherndes Verfahren durchführen, nach Abschluss der OPR-Revision der Stadt Grenchen |
| | – Bauprojekt, anschliessend |

Federführung

Stadt Grenchen

Weitere Beteiligte

Grundeigentümerschaften

Kanton Solothurn

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Das Gebiet ist besser an das Zentrum Grenchens anzubinden. Das bestehende Potential des ÖV (Bahnhof Nord, Bus Anbindung) ist entsprechend zu nutzen. Die Quartierentwicklung hat sich nach den Zielsetzungen des kombinierten Verkehrs zu richten.

Verkehrliche Kapazitäten

Die verkehrlichen Kapazitäten sind im Rahmen der konkreten Planung zu prüfen. Um die verkehrlichen Kapazitäten zu erhalten, sollen Massnahmen zum Ausbau des kombinierten Verkehrs ergriffen werden.

Weitere Koordination/Abstimmung

Massnahme Siedlung S-SQ.6.1: Konzept zur Vernetzung der Grün- und Freiräume

Massnahme Verkehr MIV-Ü.1.1: Mobilitätsplan, Studie

Abhängigkeiten

Verkehrsrichtplan Stadt Grenchen; verkehrliche und städtebauliche Massnahmen zur Anbindung des Zentrums Grenchen und Lingeriz/Monbijou

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**In kantonalem Richtplan**

Der Bahnhof Grenchen Nord ist als Bahnhofgebiet von kantonaler Bedeutung festgesetzt. Das Bahnhofgebiet ist aufzuwerten. Dabei sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung–

Grundlagen

Studie Vision West (ETHZ), 2013

OPR Grenchen Modul 10: Vision West, Panorama AG

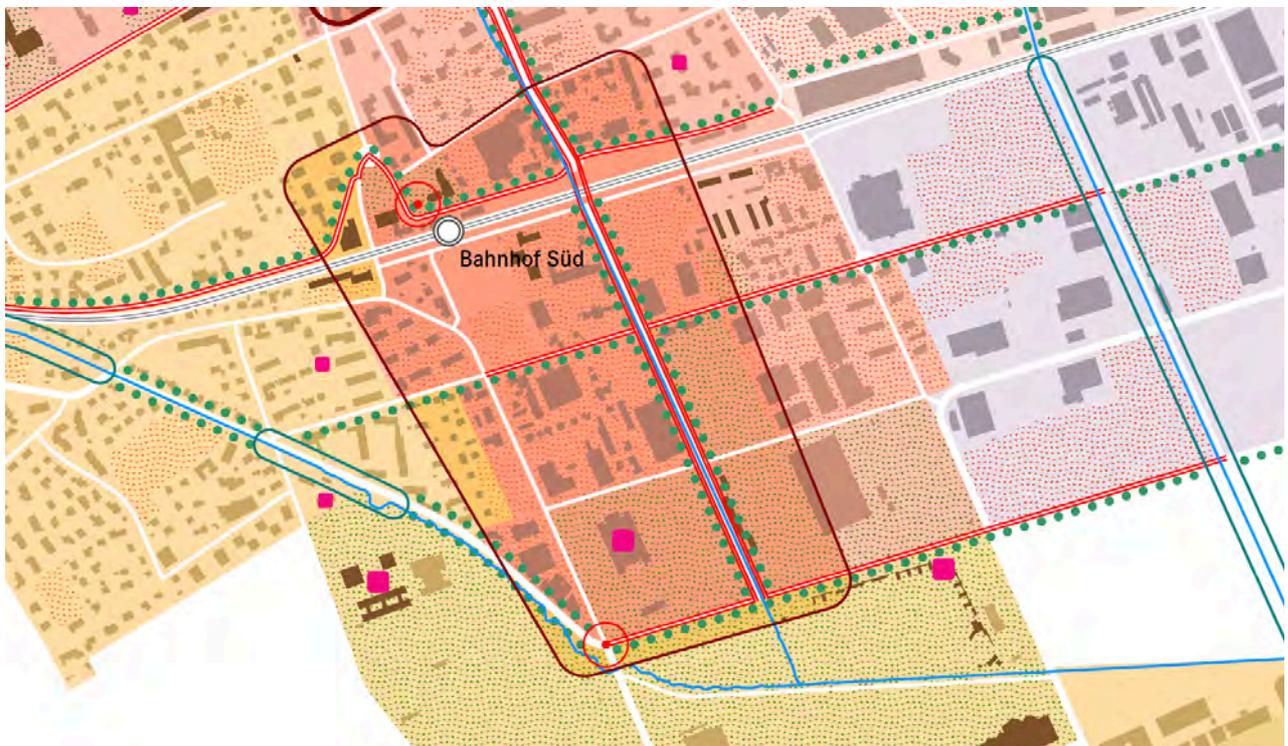
Strategieplan 2030, Stadt Grenchen, 2019

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

S-UV.3.2 Masterplan Bahnhof Süd

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| 4. Generation | | A-Horizont | – |



Entwicklungsschwerpunkt Süd in der Stadt Grenchen (Quelle: Ausschnitt Strategieplan Stadt Grenchen 2030, Panorama AG)

| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
|-------------|---------------|
| ca. 3 ha | A und B |

Kurzbeschreibung

Das Entwicklungsgebiet Bahnhof Süd liegt im Süden des Zentrums der Stadt Grenchen. Das strategische Entwicklungsgebiet erstreckt sich von den Bahngleisen bis zur Neumattstrasse. Es beinhaltet heute vorrangig Arbeitsnutzungen und Freizeit- und Sportnutzungen. Im Gebiet befinden sich auch unbebaute Bauzonen.

Im Zuge der Gesamtaufwertung der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Süd, welche in einer weiteren Etappe die Realisierung einer Unterführung östlich des Bahnhofs, auf der Höhe Girardstrasse – Brülstrasse vorsieht, wird das Gebiet Bahnhof Süd an das Zentrum Grenchens angebunden. In diesem Zusammenhang gewinnt das Gebiet an Attraktivität und strategisch an Bedeutung.

Das Areal soll etappiert und längerfristig entwickelt werden. Im Zuge der Entwicklungen rund um den Bahnhof Süd werden in einem breit abgestützten Prozess die Möglichkeiten einer Entwicklung im Gebiet Süd ausgelotet und ein Entwicklungsprozess angestossen.

| Kosten | Finanzierung |
|--|-------------------------------------|
| Noch unbekannt, erfolgen projektspezifisch | Stadt Grenchen und Kanton Solothurn |

| Planungsstand | Nächste Schritte |
|---------------|--|
| – | Initiierung des Planungsprozesses, 2022 Erarbeitung Masterplan, ab 2022 |

| Federführung | Weitere Beteiligte |
|----------------|---|
| Stadt Grenchen | Kanton Solothurn Grundeigentümerschaften SBB BGU |

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Das Gebiet liegt am Bahnhof Süd, welcher das Gebiet an den öffentlichen und kombinierten Verkehr anbindet. Voraussetzung für eine gute Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist die Realisierung einer Unterführung, welche das Gebiet auch direkt an das Zentrum der Stadt Grenchen anbindet.

Verkehrliche Kapazitäten

Im Gebiet ist das Potenzial, welches der kombinierte und öffentliche Verkehr bieten, zu nutzen.

Weitere Koordination/Abstimmung

Massnahme Siedlung: Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm

Massnahme Verkehr KM-Ü.1: Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie

Massnahme Verkehr NM-VM.1: Mobilitätskonzept Neckarsulm und Umgebung, Studie

Abhängigkeiten

Massnahme Verkehr KM-Mu.1: Aufwertung Bahnhof Grenchen Süd – Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz

Massnahme Verkehr KM-Mu.2: Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost

Massnahme Verkehr KM-Mu.3.1: Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe: Südseite, Studie

Massnahme Verkehr (KM): Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

Der Bahnhof Grenchen Süd ist als Bahnhofgebiet von kantonaler Bedeutung festgesetzt. Das Bahnhofgebiet ist aufzuwerten und die Parkierungssituation (Park + Ride) ist zu verbessern. Dabei sind die Schutzziele des ISOS zu berücksichtigen.

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

Strategieplan 2030

2013: Vision Südost (ETHZ)

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

S-UV.3.3 Centralareal

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| 4. Generation | | B-Horizont | – |



Centralareal im Luftbild (Quelle: swisstopo)

| | |
|--------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| ca. 0.5 ha | A |

Potenzial

Das Potenzial kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

Kurzbeschreibung

Das Areal zwischen Kirchstrasse-Rainstrasse-Centralstrasse-Quartierstrasse stellt für die Stadt Grenchen ein Entwicklungspotenzial für eine Wohn- und Mischnutzung an sehr zentraler Lage dar.

Das Areal umfasst historische Baustrukturen, Abbruchobjekte, Brachen, usw. Die Stadt bemüht sich, einzelne Grundstücke zu erwerben. Im Rahmen der OPR der Stadt Grenchen sollen Nutzungsvorgaben, eine Gestaltungsplanpflicht und die Vorgaben für die Erschliessung festgelegt werden. In diesem Rahmen wird auch eine Verbindungsstrasse zwischen Kirchstrasse und Centralstrasse (Obrechtstrasse) geprüft.

Kosten

Planungskosten sind Teil der OP-Revision der Stadt Grenchen

Finanzierung

Stadt Grenchen

Planungsstand

Ist in den laufenden Planungsprozess der OPR der Stadt Grenchen eingebunden.

Nächste Schritte

Voraussetzungen schaffen im Rahmen der OP-Revision (Nutzungsvorgaben, Gestaltungsplanpflicht, Vorgaben Erschliessung), ca. 2022

Einbezug aller Grundeigentümerschaften, 2023

Qualitätssicherndes Verfahren auf Initiative der Stadt, anschliessend

Bauprojekt, anschliessend

Federführung

Stadt Grenchen

Weitere Beteiligte

Grundeigentümerschaften

Kantonale Denkmalpflege Solothurn

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Das Areal liegt im Zentrum Grenchens und ist gut erschlossen. Die Erschliessung des Areals ist eng auf die weitere Verkehrs- und Siedlungsentwicklung abzustimmen.

Verkehrliche Kapazitäten

Es ist zu prüfen, ob eine Durchfahrt auf der zu bauenden Obrechtstrasse für den MIV und den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen eines revidierten Verkehrskonzeptes sinnvoll ist. Bei der Parkierung sind Synergien mit bestehenden Parkierungsanlagen zu prüfen.

Weitere Koordination/Abstimmung

Massnahme Verkehr MIV-Auf.1.4: Stadt Grenchen, Verbindung Schützengasse – Schild-Rust-Strasse

Kantonale Denkmalpflege und schützenswerte Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)

Abstimmung mit bestehender Parkierungsanlage im Besitz der Firma ETA

AbhängigkeitenOPR der Stadt Grenchen

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

S-UV.3.4 Bahnhof Lengnau

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | | A-Horizont | RGSK BBS-S-UV.2.x |



Areal im Luftbild (Quelle: swisstopo)



Areal an Bahngleisen (Quelle: GoogleMaps)

| | |
|--------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| ca. 0.5 ha | C |

Potenzial

| | Ist | Potenzial | Total |
|-------------------------------------|-----|-----------|-------|
| Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner | 0 | 120 | 120 |
| Anzahl Beschäftigte | 0 | 10 | 10 |

Kurzbeschreibung

Das Grundstück entlang der Bahngleise am Bahnhof Lengnau war vormals im Besitz der SBB. Das Grundstück wurde einer neuen Grundeigentümerschaft verkauft, welche an einer Entwicklung einer verdichteten Wohn- und Gewerbenutzung an zentraler Lage am Bahnhof Lengnau interessiert ist.

Im Rahmen der letzten Gesamtrevision der Ortsplanung (2011) wurde von der Gemeinde Lengnau darauf verzichtet, neue Nutzungsmöglichkeiten für das Bahnhofareal zu evaluieren und die bestehende Zone mit Planungspflicht anzupassen. Ein Interesse an einer Bebauung des Areals ist heute auch seitens der Gemeinde vorhanden.

Mit der Entwicklung des Areals sind die Aufwertung und verbesserte Zugänglichkeit des Bahnareals und die Möglichkeit einer Busverbindung zwischen dem Bahnhofplatz und der Moosstrasse vorgesehen.

| | |
|---|---------------------|
| Kosten | Finanzierung |
| Planungskosten sind Teil der allgemeinen Planung der Gemeinde Lengnau | Gemeinde Lengnau |

| | |
|--|---|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| Bestehender Kontakt mit der Grundeigentümerschaft Entwurf Planungsvereinbarung, Januar 2020 | Planungsvereinbarung, in Verhandlung Qualitätssicherndes Verfahren, Beginn ca. 2021 Anpassung der sistierten Zone mit Planungspflicht und Erlass Überbauungsordnung, anschliessend Bauprojekt, anschliessend |

| | |
|---------------------|---|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinde Lengnau | Grundeigentümerschaft SBB BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG |

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Die direkte Lage am Bahnhof soll genutzt werden, um eine Nutzung mit einem Minimum an zusätzlichem MIV zu entwickeln.

Verkehrliche Kapazitäten

Basiserschliessung ausreichend, keine entstehenden Kapazitätsengpässe. Durch die Lage ist das Potenzial der Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu nutzen.

Weitere Koordination/Abstimmung

Der ganze Perimeter befindet sich innerhalb des 100 m-breiten Konsultationsbereichs nach Art. 11a Abs. 2 Störfallverordnung.

Abhängigkeiten

Massnahme Verkehr ÖV-Ü.1.1: Ausbau Bahnhofplatz, Studie

Massnahme Verkehr ÖV-Ü.1.2: Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie

Übergeordnete Massnahme: Bahnhof Lengnau, Ausbau Publikumsanlagen

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

Das Areal ist stark durch Lärm vorbelastet. Die Einhaltung der Eisenbahnlärm-Immissionsgrenzwerte der Lärmempfindlichkeitsstufe III ist eine Herausforderung.

Grundlagen

Vorprojekt Überbauung Bahnhof Areal, 26.04.19

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

S-UV3.5 Zentrum Lengnau

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | | B-Horizont | RGSK BBS-S-UV.2.x |



Bearbeitungsperimeter des Areals Zentrum im Luftbild (Quelle: swisstopo)

| | |
|--------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| ca. 1 ha | C |

| | | | |
|-------------------------------------|------------|------------------|--------------|
| Potenzial | Ist | Potenzial | Total |
| Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner | 10 | 60 | 70 |
| Anzahl Beschäftigte | ca. 20 | 20 | 40 |

| | |
|---|---------------------|
| Kosten | Finanzierung |
| Planungskosten sind Teil der allgemeinen Planung der Gemeinde Lengnau | Gemeinde Lengnau |

Kurzbeschreibung

Das Gebiet im Zentrum von Lengnau, d.h. das Gebiet um den Coop und die dahinterliegenden Parkierungsflächen, stellen ein Potenzial zur Verdichtung dar. Die Gemeinde Lengnau strebt an, dieses Potenzial zu nutzen und sieht gleichzeitig die Chance, das Zentrum attraktiver zu gestalten.

In einem ersten Schritt wurde dazu eine Machbarkeitsstudie mit mehreren Varianten für einen Coop-Neubau mit konzeptionellen Ansätzen zur künftigen Bebauung, Erschliessung und Aussenraumgestaltung erstellt. Eine favorisierte Variante sieht eine Begradigung der Kantonsstrasse mit einem verkehrsfreien Platz zwischen Gemeindehaus und dem neuen Coop sowie weitere Neubauten vor. Dieser Ansatz wird unter Einbezug der Liegenschaft Adler weiterverfolgt werden.

Ziel ist die Verdichtung der Wohn- und Mischnutzung im Zentrum. Eine gleichzeitige Umgestaltung des Zentrums wird geprüft.

| | |
|--|---|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| Mit einer ersten Machbarkeitsstudie wurden die angestrebte Bebauungsdichte und Strassenführung durch die Ausarbeitung verschiedener Varianten ausgelotet. Eine favorisierte Variante ging daraus hervor. | Planungsvereinbarung in Verhandlung, 2020 |
| Die Machbarkeitsstudie dient als Grundlage für die Planungsvereinbarung. | Machbarkeitsstudie II, 2021/2022 |
| | Erlass einer Zone mit Planungspflicht, evtl. 2023 |
| | Durchführung qualitätssicherndes Verfahren, anschliessend |
| | Erlass einer Überbauungsordnung, anschliessend |
| | Bauprojekt, anschliessend |

Federführung

Gemeinde Lengnau

Weitere Beteiligte

Tiefbauamt des Kantons Bern

Grundeigentümerschaften

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Zwischen dem Verkehr und der Bebauung besteht aufgrund des Verkehrsprojekts «Begradigung der Kantonsstrasse» mit Tempo-30-Zone eine Abhängigkeit. Die Koordination wird dadurch gewährleistet.

Verkehrliche Kapazitäten

Die Massnahme führt zu einem unbedeutenden Mehrverkehr auf der Kantonsstrasse.

Weitere Koordination/Abstimmung

Denkmalpflege Kanton Bern

Massnahme Verkehr LV-Ü.3.1: Knotensanierung Büren-/Industriestrasse

Abhängigkeiten

Massnahme Verkehr MIV-Auf.1.1: Lengnau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/Bürenstrasse

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

Machbarkeitsstudie I: Zentrumsentwicklung Lengnau; März 2019

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

S-UV.3.6 Rolliareal

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | | A-Horizont | RGSK BBS-S-UV.2.x |



Rolliareal mit Perimeter des Gebiets zur Umstrukturierung und Verdichtung

| | |
|--------------------|---|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| 2 ha | Keine EGK gemäss ARE; EGK D gemäss Kt. Bern |

Potenzial

| | Ist | Potenzial | Total |
|-------------------------------------|-----|-----------|-------|
| Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner | 0 | 120 | 120 |
| Anzahl Beschäftigte | 25 | 0 | 25 |

Kurzbeschreibung

Auf dem Rolliareal befinden sich Gewerbezellen im Eigentum der Gemeinde Lengnau: die Grundstücke der ehemaligen Spahr-Traktoren-Werkstätte, eine Bauernhofzone sowie unbebaute Parzellen. Das Areal kann zu Fuss innerhalb von 10 min vom Bahnhof Lengnau erreicht werden. Anstelle einer gewerblichen und landwirtschaftlichen Nutzung in Mitten des bestehenden Wohnquartiers beabsichtigt die Gemeinde, das Areal einer Wohnnutzung zuzuführen.

Der Gemeinderat von Lengnau erachtet es als Chance, das gesamte Gebiet zu einem Quartier von überdurchschnittlicher Qualität mit angemessener Nutzungsdichte zu entwickeln. Im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung beabsichtigt er daher, das Gebiet einer Zone mit Planungspflicht zuzuweisen. Diese stellt die Grundlage für die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens dar, um anschliessend das Planungsgebiet anhand des erarbeiteten Gesamtkonzepts in Etappen zu entwickeln.

Aus raumplanerischer Sicht ist eine Entwicklung des in der Nähe des Bahnhofs gelegenen Quartiers in hoher Qualität und mit angemessener Dichte erwünscht.

| | |
|---|---------------------|
| Kosten | Finanzierung |
| Planungskosten sind Teil der allgemeinen Planung der Gemeinde Lengnau | Gemeinde Lengnau |

| | |
|---|--|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| Erlas einer Zone mit Planungspflicht im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung, 2020 | Qualitätssicherndes Verfahren Erlas der (Teil-) Überbauungsordnung Bauprojekt, anschliessend |

Federführung

Gemeinde Lengnau

Weitere BeteiligteGrundeigentümerschaften

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Die Lage des Areals, erfordert eine gute Fussweg- und Velonetzanbindung, um den zusätzlichen MIV gering zu halten.

Verkehrliche Kapazitäten

Die verkehrlichen Kapazitäten sind vorhanden.

Weitere Koordination/Abstimmung

–

Abhängigkeiten

Der Zeitpunkt der Bebauung ist abhängig von den heutigen Baurechtsnehmern, welche das Baurecht noch weitere zehn Jahre in Anspruch nehmen können.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

Ausgearbeitete Zonenplanänderung im Rahmen der Teilrevision Ortsplanung, September 2019

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

S-UV.3.7 Chilchmatt

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | | C-Horizont | RGSK BBS-S-UV.2.x |



Gebiet Chilchmatt

| | |
|--------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| ca. 3 ha | D |

Kurzbeschreibung

Das Gebiet Chilchmatt ist heute geprägt durch Wohnnutzungen, durch ein Fabrikgebäude mit Parkierungsflächen und durch unbebaute Grundstücke. Das Gebiet stellt aus raumplanerischer Sicht langfristig ein Potenzial für eine verdichtete Wohnnutzung dar.

| | |
|----------------------|---------------------------|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| – | Nutzungsstudie |
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinde Lengnau | Grundeigentümerschaften |

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Der zusätzlich entstehende MIV würde über die Hauptachse (Solothurnstrasse) abgewickelt werden. Die Strassenkapazitäten sind beschränkt, daher ist bei einer Entwicklung des Gebiets wichtig, eine direkte, attraktive Erschliessung für den Velo- und Fussverkehr sicherzustellen.

Weitere Koordination/Abstimmung

–

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

–

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete C-Horizont

S-UV.3.8 Chappelistrasse

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | | C-Horizont | - |



Gebiet Chappelistrasse

| | |
|-------------|---------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| ca. 2 ha | C |

Kurzbeschreibung

Im Gebiet nördlich der Chappelistrasse befinden sich heute Tennisplätze sowie ein grosser oberirdischer Parkplatz. Südlich der Chappelistrasse bestehen unbebaute Bauzonen und ein weiterer Parkplatz. Das Gebiet bietet aus raumplanerischer Sicht das Potenzial für eine Umstrukturierung und Verdichtung.

Planungsstand

-

Nächste Schritte

Kontakt Grundeigentümer
Nutzungsstudie

Federführung

Gemeinde Bettlach

Weitere Beteiligte

Grundeigentümerschaften

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Zusätzlicher MIV muss von der Kantonsstrasse aufgenommen werden. Eine gute Anbindung mit umweltfreundlichen Verkehrsarten ist sicherzustellen.

Weitere Koordination/Abstimmung

-

Abhängigkeiten

-

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

-

Flächenbeanspruchung

-

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

–

Bemerkungen

Massnahmenpaket Siedlung

S-SS-4 Siedlungsschwerpunkte

| AP-Generation | ARE-Code | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------------------|
| 4. Generation | – | – |



Siedlungsschwerpunkte mit Massnahmennummer

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Eine weitere Zersiedelung ist auch bei wachsender Bevölkerung zu vermeiden. Die Siedlungsentwicklung soll in verdichteter und konzentrierter Form innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets stattfinden. Die Realisierung von Wohnraum/ Mischnutzungen an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert. Die Standorte eignen sich aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Nähe zu Versorgung für eine verdichtete Wohn- und Mischnutzung.

Mit der aktiven Förderung der Überbauung von unbebauten Bauzonen innerhalb des Siedlungskörpers soll eine gezielte Entwicklung der Wohnnutzung/Mischnutzung an zentralen und gut erschlossenen Standorten erfolgen.

Umsetzung

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Grenchen werden Siedlungsschwerpunkte auf unbebauten Bauzonen bezeichnet.

1. Die Gemeinden fördern die Planung und Realisierung der Siedlungsschwerpunkte aktiv. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.
2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der Siedlungsschwerpunkte mit dem Kontakt zu den Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken.
3. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften setzen die Gemeinden qualitätssichernde Verfahren als Grundlage für einen Gestaltungsplan/eine Überbauungsordnung ein.
4. Unabhängig des Verfahrens fördern die Gemeinden mit entsprechenden Vorgaben die Siedlungs- und Wohnqualität. Es sollen eine angemessene Nutzung, bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr und Minimierung der MIV-Erzeugung, qualitativ hochwertige Gestaltung des Aussenraums sowie die Einbettung ins Quartier gewährleistet werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

- | | |
|---------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | – Gezielte Siedlungsentwicklung nach innen im Kern- und Ergänzungsraum |
| Bezug zum Handlungsbedarf | – unbebaute Bauzonen aktivieren |
| | – Attraktiver Wohnungsmix und hohe Siedlungsqualität in Entwicklungsgebieten sicherstellen |

| | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> – Ergänzungsraum qualitativ verdichten – Aktivierung grösserer, unbebauter Wohn-, Misch- und Kernzonen/Zentrumszonen |
| Hauptnutzen | WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Die Massnahme fördert aktiv die Bebauung unbebauter Parzellen mit angemessener Nutzungsdichte im Siedlungsgebiet. Durch die aktive Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung der Siedlungsschwerpunkte kann eine hohe Qualität der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet sichergestellt werden. |

| | |
|---------------------|---------------------------|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinden | Grundeigentümerschaften |
| | Kanton Solothurn |

Bezug zu weiteren Massnahmen/Zielkonflikte

–

Dokumente, Grundlagen

Amt für Raumplanung, Kt. Solothurn: Siedlungsentwicklung nach innen SEin, Leitfaden für die Gemeinden. 2018.

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kt. Bern: Siedlungsentwicklung nach innen: Arbeitshilfe. 2016.

Teilmassnahme Siedlung: Siedlungsschwerpunkte

S-SS.4.1 Steinackerstrasse/Kastelsstrasse

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | | B-Horizont | – |



Unbebaute Bauzone im Luftbild (Quelle: Swisstopo)

| | |
|--------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| 1.2 ha | B |

| | | | |
|-------------------------------------|------------|------------------|--------------|
| Potenzial | Ist | Potenzial | Total |
| Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner | 0 | 150 | 150 |
| Anzahl Beschäftigte | 0 | 0 | 0 |

Kurzbeschreibung
 Das Areal umfasst das sehr zentral gelegene, 1.2 ha grosse unbebaute Grundstück. Angrenzend an das Areal bestehen grosse oberirdische Parkierungsflächen, welche ebenfalls ein Potenzial für eine Bebauung aufweisen.
 Im Rahmen der OP-Revision 2020 der Stadt Grenchen soll der bestehende Gestaltungsplan aufgehoben werden und neu eine Gestaltungsplanpflicht verordnet werden. Das Grundstück in Zentrumsnähe stellt für Grenchen ein wichtiges Potenzial zur inneren Stadtentwicklung dar. Dementsprechend sollen hohe Anforderungen an die zukünftige Nutzung und Gestaltung des Areals gestellt werden, um eine städtebauliche Aufwertung anzustreben.

| | |
|---|---------------------|
| Kosten | Finanzierung |
| Planungskosten sind Teil der OP-Revision der Stadt Grenchen | Stadt Grenchen |

| | |
|--|--|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| Ist in den laufenden Planungsprozess der OPR der Stadt Grenchen eingebunden. | Gestaltungsplanpflicht, 2022 Verhandlungen mit Grundeigentümer Qualitätssicherung mit anschliessendem Gestaltungsplanverfahren |

| | |
|---------------------|---------------------------|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Stadt Grenchen | Grundeigentümerschaft |

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr
 Bei der Entwicklung des Gebiets ist eine Einbindung der unternutzten, benachbarten Parkierungsflächen anzustossen.

Verkehrliche Kapazitäten

Um die Belastung durch den Strassenverkehr tief zu halten, sind Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs am zentral gelegenen Standort zu ergreifen.

Weitere Koordination/Abstimmung

Mögliche Synergien mit bestehenden Parkieranlagen abklären

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

–

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Siedlungsschwerpunkte

S-SS.4.2 Lebernstrasse

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | | B-Horizont | – |



Unbebaute Parzelle im Luftbild (Quelle: Swisstopo)

| | |
|--------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| ca. 2.5 ha | C/D |

Potenzial
 Das Potenzial kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

Kurzbeschreibung
 Das Areal liegt im Südosten Grenchens und befindet sich an der Grenze zwischen grösseren Arbeitsnutzungen und kleinteiliger Wohnnutzung. Es stellt eine der grössten unbebauten Flächen innerhalb des Siedlungsgebietes der Stadt Grenchen dar.
 Das Areal liegt in der Arbeitszone. Es ist vorgesehen, im Rahmen der OP-Revision 2020 die heute eher restriktiven Nutzungsvorgaben zu lockern und damit die Möglichkeiten für eine gemischte Nutzung zu öffnen.
 Zusammen mit der Grundeigentümerschaft soll ein Nutzungskonzept erarbeitet werden, welches die Möglichkeiten für eine gemischte Nutzungsform für innovative, zukunftssträchtige Arbeitsnutzung, Dienstleistung und Wohnen auslotet. Damit ergibt sich für die Stadt die Möglichkeit, das Areal im Sinne der Nachhaltigkeit zu entwickeln.

| | |
|---|---------------------|
| Kosten | Finanzierung |
| Planungskosten sind Teil der OP-Revision der Stadt Grenchen | Stadt Grenchen |

| | |
|--|--|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| Ist in den laufenden Planungsprozess der OPR der Stadt Grenchen eingebunden. | Nutzungskonzept erarbeiten, 2021 Anpassung der Nutzungsbestimmungen, ab 2022 Realisierung, anschliessend |

| | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Stadt Grenchen, Standortförderung | Grundeigentümerschaft |

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Aufgrund der Lage im Siedlungsgebiet, eingebettet in grossflächige Arbeitsgebiete, ist auf eine Anbindung des Areals an den ÖV und das Zentrum Grenchens zu achten.

Verkehrliche Kapazitäten

Die verkehrlichen Kapazitäten sind vorhanden.

Weitere Koordination/Abstimmung

–

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

–

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Siedlungsschwerpunkte

B-Horizont

S-SS.4.3 Bündlen

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | | B-Horizont | – |



Unbebaute Parzelle und bestehende Arbeitszone im Luftbild (Quelle: Swisstopo)

| | |
|--------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| 1.5 ha | B |

Potenzial

| | Ist | Potenzial | Total |
|-------------------------------------|-----|-----------|-------|
| Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner | 0 | 100 | 100 |
| Anzahl Beschäftigte | 0 | 0 | 0 |

Kurzbeschreibung

Das an gut erschlossener Lage in Bettlach gelegene Areal bietet Potenzial für ein neues Wohnquartier mit dichter Nutzung und hoher Siedlungsqualität.

Südlich grenzt eine Arbeitszone an das unbebaute Grundstück, welche einer Wohnnutzung zugeführt werden soll. Die Umstrukturierung des Arbeitsgebiets soll in die Bebauung der unbebauten Bauzone Bündlen einbezogen werden.

| | |
|--|---------------------|
| Kosten | Finanzierung |
| Planungskosten sind Teil der OP-Revision der Gemeinde Bettlach | Gemeinde Bettlach |

| | |
|--|--|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| Ist in den laufenden Planungsprozess der OPR der Gemeinde Bettlach eingebunden. Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie. | Erlass Gestaltungsplanpflicht, 2021 Qualitätssicherung mit anschliessendem Gestaltungsplanverfahren |

| | |
|---------------------|---------------------------|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinde Bettlach | Grundeigentümerschaft |

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

–

Verkehrliche Kapazitäten

Die verkehrlichen Kapazitäten sind vorhanden.

Weitere Koordination / Abstimmung

–

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

–

Bemerkungen

Teilmassnahme Siedlung: Siedlungsschwerpunkte

S-SS.4.4 Hugsmatt

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| 4. Generation | – | C-Horizont | – |



Reservezone im Luftild (Quelle: swisstopo)

| | |
|--------------------|----------------------|
| Fläche (ha) | ÖV-Güteklasse |
| 4 ha | C/D |

Kurzbeschreibung

Die unbebaute Fläche ist heute eine Reservezone; somit noch nicht der Bauzone zugewiesen. Die Reservezone ist von Wohngebieten umschlossen und bietet langfristig die Möglichkeit zur Siedlungsentwicklung, ohne die siedlungsnah offene Landschaft zu beeinträchtigen. In einer Potenzialstudie soll geprüft werden, welche Entwicklungsmöglichkeiten dieses Gebiet für die Agglomeration Grenchen bietet.

Planungsstand

Keine Aktivitäten zurzeit

Nächste Schritte

Potenzialstudie im C-Horizont

Federführung

Gemeinde Bettlach

Weitere Beteiligte

Kanton Solothurn
Stadt Grenchen

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Werden im Rahmen der Potenzialstudie geklärt

Weitere Koordination/Abstimmung

–

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

Fruchtfolgeflächen in Reservezone betroffen.

Umweltgesetzgebung

–

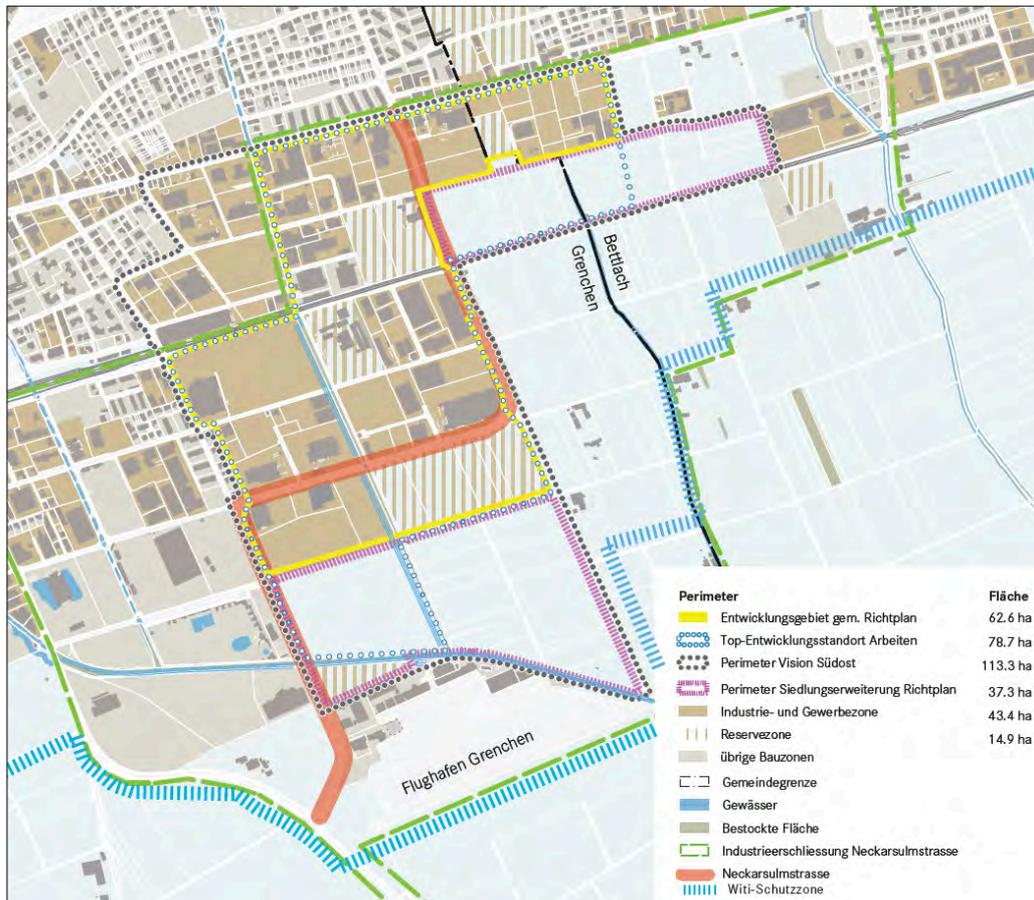
Grundlagen

Bemerkungen

Einzelmassnahme Siedlung

S-SA.5 Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten Neckarsulm

| | | | |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
| 4. Generation | – | A-Horizont | – |



Perimeter des bestehenden Industrie- und Gewerbegebiets Neckarsulm (braune Flächen) sowie die Perimeter der geplanten Entwicklungen (Quelle: OPR Stadt Grenchen, M9 Vision Südost, Panorama AG)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Industrie- und Gewerbegebiet Neckarsulm befindet sich im Südosten der Stadt Grenchen auf dem Gemeindegebiet von Grenchen und Bettlach und umfasst heute ca. 50 ha eingezonte Fläche. Gemäss Beschluss S-1.1.6 des kantonalen Richtplans soll das Arbeitsgebiet langfristig um rund 43 ha erweitert werden. Im Industrie- und Gewerbegebiet sollen der-einst 4'000 bis 10'000 Arbeitsplätze entstehen. Der Standort ist einer der 23 Top-Entwicklungsstandorte der Hauptstadregion Schweiz. Voraussetzung für eine langfristige Erweiterung ist, in einem Prozess mit den umliegenden Gemeinden eine regionale Arbeitszonenbewirtschaftung einzuführen sowie das heutige Gebiet Neckarsulm in verdichteter Weise zu nutzen.

Das Gebiet Neckarsulm soll für die Agglomeration Grenchen ein bedeutender Top-Entwicklungsstandort Arbeiten mit überregionaler Ausstrahlung werden. Für interessierte Betreiber stehen Flächen zur Verfügung. Die Ansiedlung von Firmen erfolgt regional koordiniert.

Umsetzung

Um die Zielsetzung zu erreichen, soll in einem ersten Schritt der Prozess zur Schaffung einer regionalen Arbeitszone initiiert werden. Die langfristige Perspektive besteht in der Erweiterung der regionalen Arbeitszone. Dazu ist vorgängig die langfristige Ausrichtung des Gebiets Neckarsulm zu klären.

1. Schaffen einer gemeinsamen regionalen Arbeitszone:

- Prozess initiieren durch die Agglomerationsgemeinden zusammen mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton.
- Verpflichtung der Gemeinden, dass neue Arbeitsnutzungen in erster Linie am Entwicklungsstandort Neckarsulm angesiedelt werden. Die weiteren kommunalen Arbeitszonen dienen vorrangig dem lokalen Bedarf.
- Verfügbarkeit der unbebauten Parzellen sicherstellen.

2. Regionales Arbeitszonenmanagement einführen:
 - Arbeitszonen-Monitoring einführen: Datenerhebung, Datenauswertung, Arbeitszonenstrategie (Nutzungskonzept, Mobilisierungsstrategie, Umlagerungsstrategie), Kommunikationskonzept
 - Arbeitszonenbewirtschaftung: Baulandmobilisierung, Arbeitszonenumlagerung, Voraussetzungen für Einzonungen
 - Arbeitszonenplanung: Regionales Planungs- und Entwicklungsprogramm, Umsetzung des Arbeitszonenmanagements in die entsprechenden Planungsinstrumente der Gemeinden
3. Erweiterung Regionale Arbeitszone:
 - Langfristige Erweiterung der Arbeitszone um rund 43 ha in zwei Teilräumen:
 - In Grenchen/Bettlach nördlich der Eisenbahnlinie «Jura-Südfuss» und
 - In Grenchen im Bereich der Neckarsulm- und Flughafenstrasse.

Geplant ist ein Vorgehen in zwei Etappen (23 ha und 20 ha; vgl. kt. Richtplan Solothurn S. 73ff).

Bei der Entwicklung des Arbeitsgebiets sind die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Koordination mit den Ortsplanungen entscheidend.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Dichte Arbeitsgebiete mit direkten ÖV-, Fuss-, Velo- und MIV-Verbindungen. – Zusätzlicher Raum am richtigen Ort zur wirtschaftlichen Entwicklung der Agglomeration. |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinsame regionale Entwicklung, Vermarktung und Positionierung von Arbeitszonen |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> – Regionale Arbeitszone schaffen |
| Hauptnutzen | WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten wird durch die Agglomerationsgemeinden gemeinsam entwickelt. Die künftigen Arbeitsnutzungen werden konzentriert. |

Kosten

Einführung Regionales Arbeitszonenmanagement: > CHF 150'000.–

Finanzierung

Agglomerationsgemeinden

Planungsstand

–

Nächste Schritte

Initiierung Prozess zur gemeinsamen regionalen Arbeitszone, 2020

Regionales Arbeitszonenmanagement aufbauen, 2020–2022

Federführung

Agglomeration Grenchen

Weitere Beteiligte

Kanton Solothurn

Evtl. umliegende Gemeinden der Agglomeration

Standortförderung Grenchen

Wirtschaftsförderung Kanton Solothurn

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Um die verkehrlichen Kapazitäten sicherstellen zu können wird ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet.

Weitere Koordination/Abstimmung

Massnahme Verkehr: Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Neckarsulm und Umgebung, Studie

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- In Richtplan enthalten: Erweiterungen des Siedlungsgebiets von kantonaler/regionaler Bedeutung Beschluss S-1.1.6 – Zwischenergebnis
- 14.4 ha Fruchtfolgeflächen in Reservezone, zusätzliche ca. 43 ha Fruchtfolgeflächen in Gebiet der langfristigen Siedlungserweiterungen gemäss Richtplan vorhanden

Grundlagen

Gesamtverkehrskonzept Neckarsulmstrasse (Entwurf, 10.06.2016)

Richtplan Kanton Solothurn

Leitbild Grenchen 2020

ETHZ-Studie «Entwurfsstudio FS 2013»

Businessplan 2015–2018, Bodenstrategie

Bemerkungen

Einzelmassnahme Siedlung

S-SQ.6 Konzept zur Vernetzung der Grün- und Freiräume

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| 4. Generation | – | B-Horizont | RGSK BBS.L-Gr.1 |



Schemaskizze der bestehenden Grünräume sowie den Bachläufen in der Agglomeration (Quelle: ecoptima ag)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Der Fokus der Siedlungsentwicklung liegt in der Agglomeration Grenchen künftig auf einer Siedlungsentwicklung nach innen. Die Innenverdichtung soll gemäss RPG «unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität» erfolgen. Die Siedlungen sollen kompakt werden, aber auch Siedlungsqualität aufweisen.

Ziel ist es, in der Agglomeration Grenchen ein attraktives Frei- und Grünraumnetz im Siedlungsgebiet zu fördern, dies zur Steigerung der Lebensraumqualität und der ökologischen Vernetzung. Die Agglomeration soll sich durch attraktive und vernetzte Aussen-, Frei-, und Grünräume (Sport- und Schulanlagen, Plätze, Pärke, privates Grün) kennzeichnen.

Umsetzung

Potenzial bieten in der Agglomeration insbesondere die vorhandenen Bachläufe, welche zu einem grossen Teil eingedolt sind. Vorhandene Bachläufe sollen wo möglich offengelegt und renaturiert werden. Das Element Wasser ist als Gestaltungselement zu berücksichtigen. Die bestehenden Grünräume entlang der Bäche können besser vernetzt und attraktiver gestaltet werden.

Zur Umsetzung wird ein Freiraumkonzept für die gesamte Agglomeration Grenchen erarbeitet. Dieses definiert Ziele bezüglich der Grün- und Freiflächen (Lokalisierung, Dimensionierung, Gestaltung, Aufwertung). Synergiepotenziale werden dadurch geklärt (geplante Strassen-/Hochbauprojekte, Sanierungen usw.).

Zweckmässigkeit und Nutzen

- Bezug zum Zukunftsbild
 - Qualitätsvolle öffentliche Räume für eine lebendige Agglomeration
 - Vernetzte Grünachsen entlang Bächen
- Bezug zum Handlungsbedarf
 - Schaffen und vernetzen von attraktiven Grünräumen
- Bezug zu den Teilstrategien
 - Grün- und Freiräume vernetzen; Wasser als verbindendes Element nutzen
- Hauptnutzen

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Das Konzept lokalisiert und sichert die bestehenden Frei- und Grünräume. Die Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet werden aufgewertet und untereinander vernetzt. Insbesondere durch die Aufwertung der Gewässer werden die Freiräume stärker mit den angrenzenden Landwirtschafts- und Naherholungsgebieten verbunden.

| | |
|---|--|
| Kosten Erarbeitung Konzept: CHF < 50'000.– | Finanzierung Agglomerationsgemeinden |
| Planungsstand Stossrichtungen für Grünräume werden im Rahmen der OPR der Stadt Grenchen erarbeitet | Nächste Schritte Freiraumkonzept erarbeiten, ab 2021 Umsetzung von Massnahmen |
| Federführung Agglomeration | Weitere Beteiligte Kanton Solothurn Kanton Bern |
| Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr Die Grün- und Freiräume werden auch mit den Aktivitätsräumen ausserhalb des Siedlungsgebietes vernetzt. Die Räume sollen gut an das Fuss- und Velonetz angebunden sein. Weitere Koordination/Abstimmung – Abhängigkeiten – | |
| Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung – | |
| Grundlagen Arbeitshilfe zur Siedlungsqualität von EspaceSuisse OPR Grenchen, Analysephase; Modul 7: Grünräume | |
| Bemerkungen – | |

Einzelmassnahme Siedlung

S-SQ.7 Entwicklung Zentrum Bettlach

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| 4. Generation | – | A-Horizont | – |

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Im räumlichen Leitbild 2013 ist die Massnahme formuliert, dass «an geeigneter Lage mit unterstützenden Massnahmen die Schaffung eines Zentrums bzw. Begegnungsortes zu fördern» sei. Verschiedene Fragen zur Lage des Zentrums, der erwünschten Funktionen u.a. blieben jedoch weiterhin ungeklärt. Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision 2021 wurde daher der Ansatz gewählt, dass mit den revidierten Vorschriften und der Zonierung eine Zentrumsentwicklung nicht verhindert, aber räumlich auch nicht explizit verortet wird. Ziel ist, die offenen Fragen nachgelagert in einem breit abgestützten Prozess zu klären.

Umsetzung

Es soll ein Bild des Zentrums von Bettlach entwickelt werden. Die Frage, welche Identität/welche Qualität die zentrale Dorfstrasse langfristig aufweisen soll, soll beantwortet werden. Allfällige Massnahmen, insbesondere auch in Form von Identitätsstiftenden Gestaltungselementen, sollen abgeleitet und umgesetzt werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | | |
|-----------------------------|---|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | – | Attraktive, aufgewertete öffentliche Räume mit dichtem Fusswegnetz |
| Bezug zum Handlungsbedarf | – | Siedlungs- und Aufenthaltsqualität in Dorfszentrum fehlend oder ungenügend; Aufwertung der öffentlichen Räume |
| Bezug zu den Teilstrategien | – | Aufenthaltsqualität verbessern und Ortsfunktion gewährleisten |
| Hauptnutzen | | WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Die Siedlungsqualität in der Agglomeration wird durch Aufwertung des Ortszentrums gesteigert. Der Raum, welcher das Ortszentrum heute darstellt, wird integral betrachtet, um ihn attraktiv und den Nutzenden entsprechend zu gestalten. |

Kosten

Ortsbauliche Studie: CHF < 50'000.–

Finanzierung

Gemeinde Bettlach

Planungsstand

–

Nächste Schritte

Konzeptinhalte definieren, ab 2020

Ortsbauliche Studie erarbeiten, ab 2021

Federführung

Gemeinde Bettlach

Weitere Beteiligte

–

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

–

Weitere Koordination/Abstimmung

Massnahme Siedlung S-SW.4.3: Siedlungsschwerpunkt Bündlen

Massnahme Siedlung S-SQ.6.1 Konzept zur Vernetzung der Grün- und Freiräume

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

Arbeitshilfe zur Siedlungsqualität von EspaceSuisse

Bemerkungen

Einzelmassnahme Siedlung

Daueraufgabe

S-SQ.8 Weiterentwicklung Zentrum Grenchen

AP-Generation

ARE-Code

Priorität

Verweis andere AP/RGSK

4. Generation

-

Daueraufgabe

-



Marktplatz im Zentrum der Stadt Grenchen (Quelle: Kanton Solothurn Tourismus)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Zentrum Grenchens erfuhr mit der Umgestaltung des Marktplatzes und der Schaffung der Begegnungszone eine starke Aufwertung des öffentlichen Raumes. Diesen Raum gilt es weiterhin entsprechend den neuen Herausforderungen weiterzuentwickeln und als lebendiges Zentrum zu erhalten.

Umsetzung

Die Stadt Grenchen entwickelt das Zentrum durch Projekte, welche ein belebtes und qualitätsvolles Zentrum fördern, weiter.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild

- Attraktive, aufgewertete öffentliche Räume mit dichtem Fusswegnetz

Bezug zum Handlungsbedarf

- Siedlungs- und Aufenthaltsqualität in Zentren fehlend oder ungenügend; Aufwertung der öffentlichen Räume

Bezug zu den Teilstrategien

- Zentrum der Agglomeration stärken; Kernraum dicht weiterentwickeln

Hauptnutzen

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Freiräume im Zentrum Grenchens werden aufgewertet und weiterentwickelt. Die Zugänglichkeit und Vernetzung werden weiterentwickelt.

Kosten

Projektspezifisch

Finanzierung

Stadt Grenchen

Planungsstand

Diverse Projekte zur Attraktivierung des Zentrums werden angegangen (Gestaltung, Möblierung, Idee Markthalle, Optimierung Parkierung, usw.)

Nächste Schritte

Umsetzung Projekte

Federführung

Stadt Grenchen, Standortförderung
Stadt Grenchen, Baudirektion

Weitere Beteiligte

–

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Weitere Koordination/Abstimmung

Massnahme Siedlung S-2: Konzept, Umnutzung und Priorisierung von Fabrikarealen und Parkierungsflächen

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

–

Grundlagen

Arbeitshilfe zur Siedlungsqualität von EspaceSuisse

Kompass, Umsetzungsplan der Stadt Grenchen

Bemerkungen

Massnahmen Landschaft

| Nr. | Massnahmenpaket | Nr. | (Einzel)Massnahme | Priorität (A/B/C-Horizont) |
|------------|------------------------|------------|---|---------------------------------------|
| L-1 | | | Aufwertung Naherholungsgebiet Aareufer – Bootshafen | B |
| L-2 | | | Koordination Projekte Aktivitätsraum Grenchenberg | B |

Einzelmassnahme Landschaft**B-Horizont****L-1 Aufwertung Naherholungsgebiet Aareufer – Bootshafen**

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| 4. Generation | | B-Horizont | – |



Luftbild der heutigen Bootsanlegestelle, Restaurant sowie Kanu-Club-Haus usw. (Quelle: swisstopo.ch)

Massnahmenbeschrieb**Ausgangslage und Zielsetzung**

Das Aareufer stellt zusammen mit der Witi (Schutzzone) ein attraktives Naherholungsgebiet und Ausflugsziel für die Region Grenchen dar. Es existieren Infrastrukturanlagen für diverse Freizeitnutzungen (Restaurant, Wandern, Velofahren, Kajak-/Kanufahren, Anlegeplatz Aareschiffahrt, Bootsanlegeplätze). Ziel ist es, das Naherholungsgebiet weiterzuentwickeln und dabei die Freizeitaktivitäten am Bootshafen zu konzentrieren.

Umsetzung

Zur Aufwertung des Aktivitätsraumes am Aareufer soll ein zentraler Bootshafen realisiert werden. Zur Förderung des Öffentlichkeitscharakters und der Attraktivität des Bootshafens soll ausserdem das bestehende Restaurant des Fischereiver eins aufgewertet werden. Mit einem kompakten und attraktiven Angebot am Bootshafen können Nutzungen konzentriert und der ökologische Wert des Aareufers verbessert werden. Bestehende einzelne Anlegestellen können aufgehoben werden.

Zur Umsetzung des Bauprojekts besteht eine planerische Grundlage in Form eines rechtsgültigen kantonalen Zonen- und Gestaltungsplanes. Auf der bestehenden Grundlage wird das Baugesuch für den Neubau des Bootshafens sowie die Aufwertung der Umgebung ausgearbeitet.

Zweckmässigkeit und Nutzen

- | | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | – Gut zugängliche Erholungsräume mit Hotspots |
| Bezug zum Handlungsbedarf | – Bau Bootshafen und Attraktivierung des Aareufers als Aufenthaltsort |
| Bezug zu den Teilstrategien | – Attraktivierung der Aktivitätsräume und Nutzungen koordinieren |

Hauptnutzen

WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Durch die Konzentration der Bootsinfrastruktur und Umgebungsgestaltung an der Aare kann am Aareufer das Naherholungsgebiet aufgewertet werden. An anderer Stelle am Aareufer kann der Eingriff in den bestehenden Uferbereich minimiert werden.

Kosten

Kosten gemäss Bauprojekt

Finanzierung

Stadt Grenchen

Planungsstand

Bestehender Kantonaler Zonen- und Gestaltungsplan
Erarbeitetes Entwicklungsprojekt

Nächste Schritte

Ausarbeitung des Baugesuches, ab 2022
Einreichung des Baugesuchs, anschliessend
Realisierung Bauprojekt, anschliessend

Federführung

Stadt Grenchen

Weitere Beteiligte

Kanton Solothurn
Grundeigentümerschaften
Bielersee Schifffahrt (BSG)

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr

Die Erschliessung des Ausflugsziels mit umweltschonenden Verkehrsmitteln (insb. Wander- und Radwege) soll sichergestellt und gefördert werden.

Weitere Koordination/Abstimmung

–

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

In kantonalem Richtplan

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung

See- und Flussufergesetz, Schutzzone Witi

Dokumente, Grundlagen

Kantonaler Bauzonen- und Gestaltungsplan

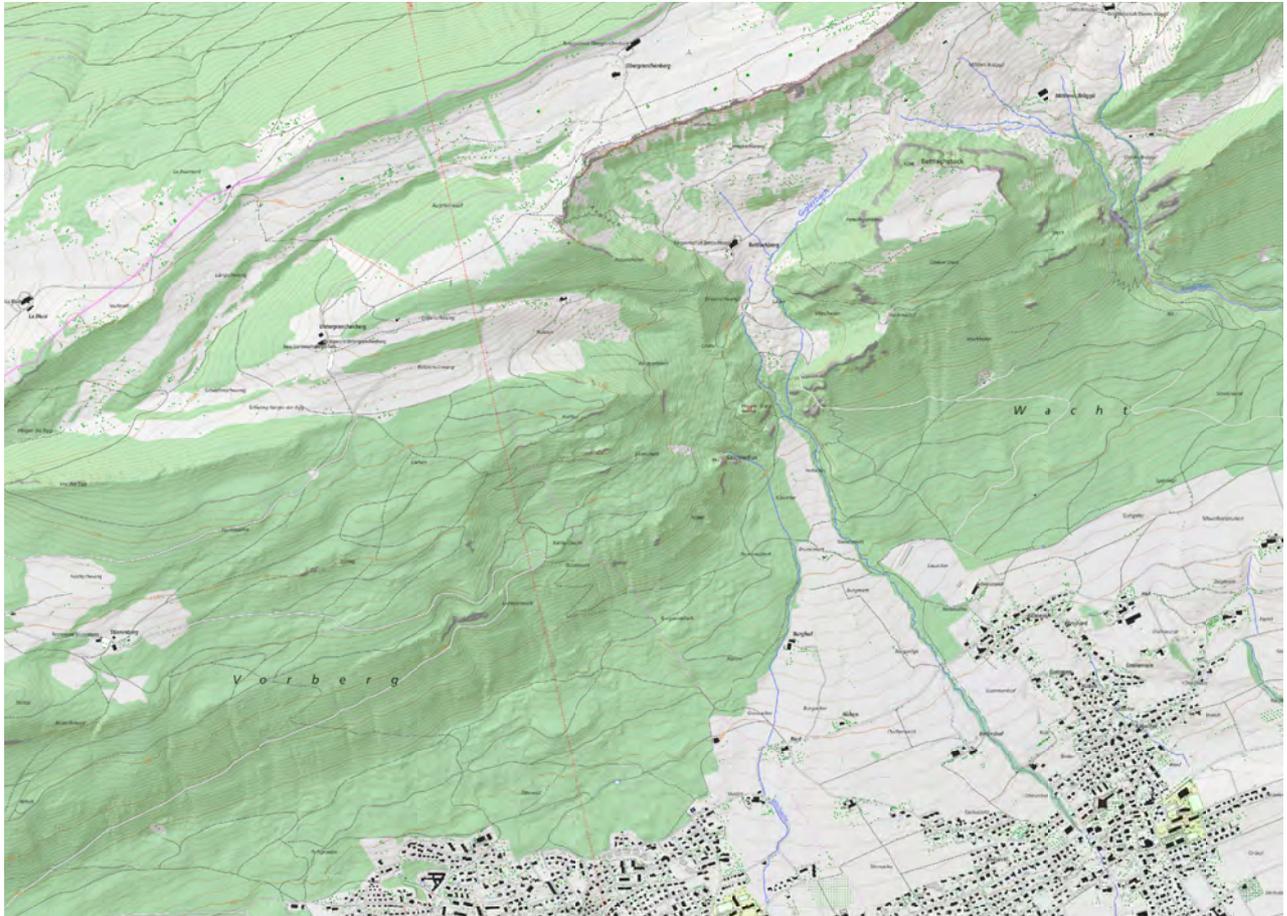
Bemerkungen

Einzelmassnahme Landschaft

B-Horizont

L-2 Koordination Projekte Aktivitätsraum Grenchenberg

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP/RGSK |
|---------------|----------|------------|------------------------|
| 4. Generation | | B-Horizont | – |



Grenchenberg (Ober- und Untergrenchenberg), Wandflue und Bettlachstock (Quelle: swisstopo.ch)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Der Raum auf dem Grenchenberg wird von verschiedenen Nutzern besucht. Er dient für Freizeitaktivitäten wie Wandern, Biken und Schneesport. Der Grenchenberg weist überdurchschnittlich gute Verhältnisse für die Nutzung von Windenergie auf, daher ist die Schaffung eines Windparks geplant. Der Grenchenberg ist heute durch eine sanierungsbedürftige Gemeindestrasse erschlossen. Eine Buslinie erschliesst den Grenchenberg je nach Jahreszeit in unterschiedlicher Frequenz.

Ziel ist es, Akteure, welche Projekte auf dem Grenchenberg planen, zu koordinieren und ihre Nutzungsansprüche an die Erschliessung zu klären. Die Erneuerung der Erschliessungsstrasse soll entsprechend der Bedürfnisse der Nutzenden ausgestaltet werden und der Zeitpunkt der Erneuerung so gewählt werden, dass Synergien entstehen können.

Umsetzung

Es werden die beteiligten Akteure identifiziert und die Nutzungsansprüche geklärt. Der Grenchenberg wird als Raum gemeinsam entwickelt; die Nutzungen abgestimmt. Die Stadt Grenchen gestaltet die Erneuerung der Erschliessung entsprechend der Resultate der Zusammenarbeit aus.

Zweckmässigkeit und Nutzen

- Bezug zum Zukunftsbild – Gut zugängliche Erholungsräume mit Hotspots
- Bezug zum Handlungsbedarf – Schwerpunkte für die Freizeit und Naherholung setzen und die Nutzungen aufeinander abstimmen (z.B. Windenergienutzung – Erholungsfunktion)
- Bezug zu den Teilstrategien – Attraktivierung der Aktivitätsräume und Nutzungen koordinieren

Hauptnutzen

WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Die künftige Nutzung und Erschliessung des Aktivitätsraumes Grenchenberg, welche der Agglomerationsbevölkerung als Erholungsraum dient, wird geklärt. Das Bauvorhaben der Erschliessungserneuerung wird durch die Klärung der Ansprüche optimiert.

Kosten

Nutzungskonzept: CHF < 100'000.–

Finanzierung

Stadt Grenchen

Planungsstand

–

Nächste Schritte

Beteiligte Akteure identifizieren
Ansprüche an Erschliessung klären
Realisierung Erneuerung Erschliessungsstrasse

Federführung

Stadt Grenchen

Weitere Beteiligte

Vereine mit Tätigkeiten auf dem Grenchenberg
Standortförderung
Grenchenberg Tourismus

Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr**Verkehrliche Kapazitäten**

Die verkehrlichen Kapazitäten sind aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit der Erschliessungsstrasse heute nicht gegeben. Insbesondere bei der Erstellung eines Windparks ist die heutige Erschliessung nicht ausreichend.

Weitere Koordination/Abstimmung

–

Abhängigkeiten

–

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**In kantonalem Richtplan****Richtplanrelevante Massnahmen**

–

Flächenbeanspruchung

–

Umweltgesetzgebung**Waldgesetz****Dokumente, Grundlagen**

–

Bemerkungen

Massnahmen Verkehr

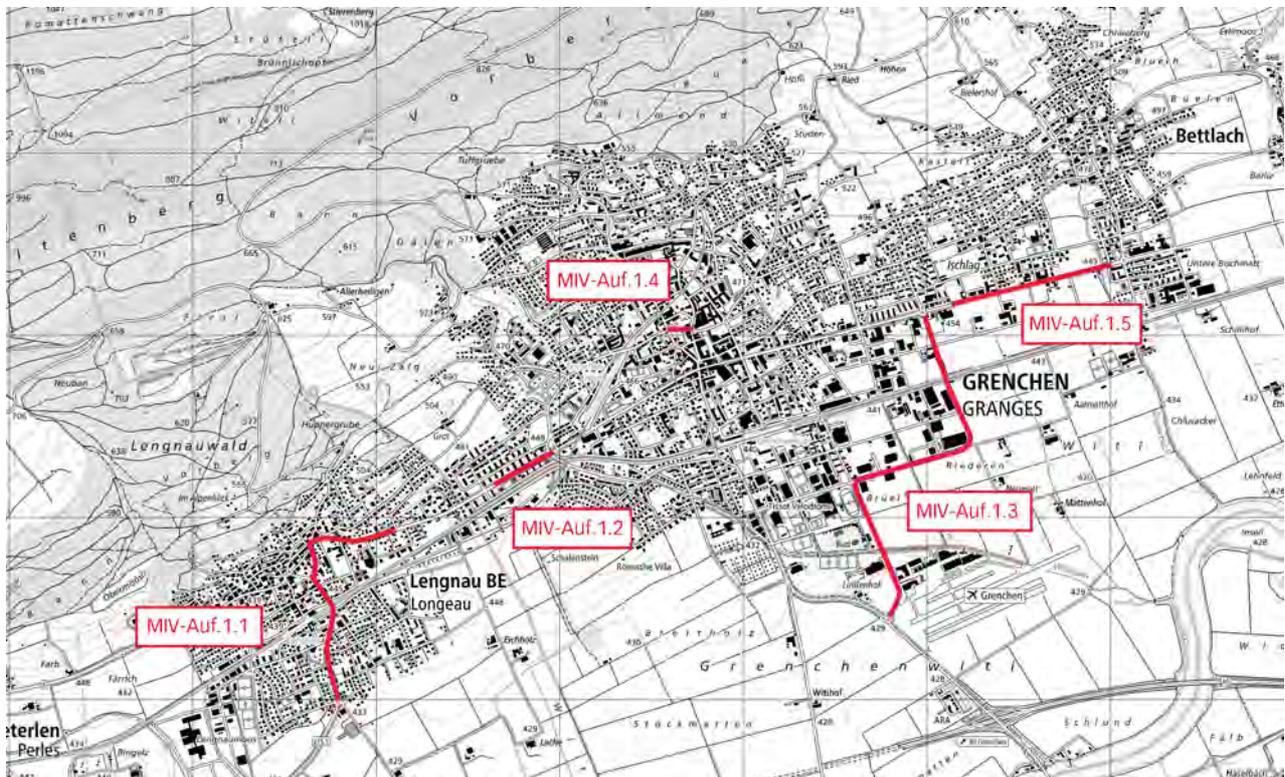
| Nr. | Massnahmenpaket | Nr. | (Einzel)Massnahme | Priorität (A/B/C-Horizont) |
|---|--|--------------|--|-------------------------------|
| Massnahmen motorisierter Individualverkehr | | | | |
| MIV-Auf.1 | Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, B-Horizont | MIV-Auf.1.1 | Lengnau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/ Bürenstrasse | B |
| | | MIV- Auf.1.2 | Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bielstrasse | B |
| | | MIV-Auf.1.3 | Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Neckarsulm-/Flughafenstrasse | B |
| | | MIV-Auf.1.4 | Stadt Grenchen, Verbindung Schützengasse – Schild-Rust-Strasse | B |
| | | MIV- Auf.1.5 | Bettlach – Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Biel-/Solothurnstrasse | B |
| MIV-Ü.1 | | | Agglomeration Grenchen, Mobilitätsplan, Studie | AvE |
| Massnahmen Öffentlicher Verkehr | | | | |
| ÖV-Ü.1 | Massnahmenpaket Weiterentwicklung ÖV, Studien, A-Horizont | ÖV-Ü.1.1 | Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie | AvE |
| | | ÖV-Ü.1.2 | Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie | AvE |
| | | ÖV-Ü.1.3 | Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie | AvE |
| Massnahmen Fuss- und Veloverkehr | | | | |
| LV-V.1 | | | Agglomeration Grenchen, Velokorridor Grenchen – Solothurn, Abschnitt Grenchen – Bettlach | A |
| LV-V.2 | | | Agglomeration Grenchen, Velohauptroute Grenchen – Biel, Abschnitt Grenchen – Lengnau, Studie | AvE |
| LV-Ü.1 | | | Agglomeration Grenchen, Fuss- und Velooffensive | AvE/BvE/CvE |
| LV-Ü.2 | Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Netzlücken schliessen / Defizite beheben, A-Horizont | LV-Ü.2.1 | Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg | A |
| | | LV-Ü.2.2 | Stadt Grenchen, Veloverbindung Moosstrasse – Bielstrasse | A |
| LV-Ü.3 | Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Netzlücken schliessen / Defizite beheben, B-Horizont | LV-Ü.3.1 | Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse | B |
| | | LV-Ü.3.2 | Lengnau - Grenchen, Krähenbergstrasse – Tannhofstrasse – Bahnhof Grenchen Nord | B |

| Nr. | Massnahmenpaket | Nr. | (Einzel)Massnahme | Priorität |
|--|---|-----------|--|-----------------|
| Massnahmen Kombinierte Mobilität | | | | |
| KM-Mu.1 | | | Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz | A |
| KM-Mu.2 | | | Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost | B |
| KM-Mu.3 | Massnahmenpaket Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd, Studien, A-Horizont | KM-Mu.3.1 | Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 2: Südseite, Studie | AvE |
| | | KM-Mu.3.2 | Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie | AvE |
| KM-Ü.1 | | | Agglomeration Grenchen, Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie | AvE |
| Massnahmen Nachfrageorientierte Mobilität | | | | |
| NM-VM.1 | Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Verkehrsmanagement, A-Horizont | NM-VM.1.1 | Stadt Grenchen, Minderung Verlustzeiten ÖV beim Knoten Flughafen- / Archstrasse (Busbevorzugung) | A |
| NM-VM.2 | Massnahmenpaket Mobilitätskonzepte, Studien, A-Horizont | NM-VM.2.1 | Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und Umgebung, Studie | AvE |
| NM-Ü.1 | | | Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement | AvE/BvE/ CvE |
| Übergeordnete Projekte, Dokumentationsblätter | | | | |
| Dok.1 | | | Verkehrssicherheit Autobahnanschluss Grenchen, Bypass Archstrasse | B |
| Dok.2 | Aufwertung Bahnhöfe, B- und C-Horizont | Dok.2.1 | Bahnhof Lengnau, Ausbau Publikumsanlagen | B |
| | | Dok.2.2 | Bahnhof Bettlach, Ausbau Publikumsanlagen | B |
| | | Dok.2.3 | Bahnhof Grenchen Süd, Wendegleis | C |
| Dok.3 | | | Angebotsausbau Bahn, Halbstundentakt IC Genève-Aéroport – St. Gallen | C |

Massnahmenpaket pauschal MIV-Auf.1

MIV-Auf.1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | B-Horizont | – |



Verortung Teilmassnahmen MIV-Auf.1.1 bis MIV-Auf.1.5 (Kartengrundlage © Swisstopo)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Die Kantonsstrassen stellen das Grundgerüst der Erschliessung für den strassengebundenen Verkehr in der Agglomeration Grenchen dar. Wichtige Ziel- und Quellgebiete befinden sich entlang der Hauptachsen (Einkauf, Dienstleistung, Gewerbe, Bildungseinrichtungen) oder sind über sie zu erreichen. Mit einer Aufwertung der Strassenräume sollen folgende Ziele verfolgt und umgesetzt werden:

- Gestaltung des Strassenraumes mit Fokus auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr (Querungen und Längsverkehr)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Gewährleistung der Erreichbarkeit von Ziel-/Quellorten entlang der Strecke
- Verbesserung der Bedingungen für den strassengebundenen Öffentlichen Verkehr

Massnahme

Das Massnahmenpaket setzt sich aus folgenden Teilmassnahmen zusammen:

| | | | |
|-------------|--|---|------------|
| MIV-Auf.1.1 | Lengnau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/ Bürenstrasse | B | < 5.0 Mio. |
| MIV-Auf.1.2 | Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bielstrasse | B | < 5.0 Mio. |
| MIV-Auf.1.3 | Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Neckarsulm-/ Flughafenstrasse | B | < 5.0 Mio. |
| MIV-Auf.1.4 | Stadt Grenchen, Verbindung Schützengasse – Schild-Rust-Strasse | B | < 5.0 Mio. |
| MIV-Auf.1.5 | Bettlach – Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Biel-/ Solothurnstrasse | B | < 5.0 Mio. |

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Projektierung der einzelnen Teilmassnahmen nachzuweisen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen – Zentrumsverträglicher Verkehr und aufgewertete Strassenräume in Ortszentren – Direkte Anbindung der Arbeitsschwerpunkte an Autobahnanschlüsse über Kantonsstrassen mit Schonung von Wohngebieten |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen – Verbesserung der Verkehrssicherheit |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr: <ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsverträgliche Strassenräume – Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems Mit den Teilmassnahmen des Paketes wird die Gesamtverträglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum deutlich erhöht, indem eine gute und sichere Infrastruktur geschaffen wird. Um den Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel bei Arbeits- und Freizeitwegen zu erhöhen, sind Bedingungen für eine "Strasse für alle" zu schaffen, damit insbesondere die kurzen Wege vermehrt mit siedlungsverträglichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. |

Gesamtkosten Paket in Mio. CHF

< 25 Mio.

Finanzierungsschlüssel (Annahme)

| | |
|-----------------|------|
| Anteil Bund: | 30 % |
| Anteil Kanton: | .. % |
| Anteil Gemeinde | .. % |

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal MIV-Auf.1**MIV-Auf.1.1 Lengnau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/Bürenstrasse**

| | | | |
|---------------|----------|-------------|------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere RGSK/AP |
| 4. Generation | – | B-Horizont- | BBS-MIV-Auf.x |

Kurzbeschreibung

Die Solothurn-/Bürenstrasse in Lengnau sichert die überregionale Erschliessung der Gemeinde Lengnau, den direkten Anschluss an das Zentrum, das Schulhaus Lengnau sowie weitere Einkauf-, Dienstleistungsangebote entlang der Achse. Mit durchschnittlich 11'500 Fahrzeugen pro Tag genügt die Ortsdurchfahrt auf einigen Abschnitten nicht den Standards des Kantons Bern; dies insbesondere für den Veloverkehr (Handlungsbedarf 38.6 im regionalen Velonetzplan). Der Querschnitt ist teilweise sehr eng. Wo möglich, wurden auf der Bürenstrasse bereits Querungshilfen für Zufussgehende realisiert und auf der Solothurnstrasse eine durchgehende Mittelzone markiert.

Mit einem durchgehenden Betriebs- und Gestaltungskonzept soll die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität erhöht sowie die Verträglichkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden (entlang der Strecke befinden sich mehrere Bereiche mit erhöhter Unfalldichte; insbesondere in Knotenbereichen [keine Unfallschwerpunkte]). Mögliche Massnahmen können sein: Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden durch Einführung Niedriggeschwindigkeitsregime (Tempo 30) oder Kernfahrbahn.

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
| 01.01.2028 | 31.12.2031 |

| | | |
|----------|--------------------------------------|--------------------|
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Lengnau | Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK III | Gemeinde Lengnau |

| | |
|--------------------|---|
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung |
| Vororientierung | – |

| | |
|--|-----------|
| Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE |
| Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat. 2: xx / m ² | 1'400 m |

| | |
|--------------------|---|
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) |
| < 5 Mio. | – |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Siedlungsentwicklung:

- S-UV.3.5 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Zentrum Lengnau

Quantitative Angaben, Dokumente

- Velonetzplanung seeland.biel/bienne, 2020 (zurzeit in Vernehmlassung)

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal MIV-Auf.1**MIV- Auf.1.2 Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bielstrasse**

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | B-Horizont | – |



Platzhalter Streetview Bielstrasse (© GoogleMaps)

Kurzbeschreibung

Die Kantonsstrasse zwischen Grenchen und Lengnau genügt funktional wie auch gestalterisch nicht mehr den heutigen Anforderungen. Nebst einer Aufwertung in Längsrichtung, sind auch wichtige Querfunktionen des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen. Im Zuge der Umgestaltung ist auch der angrenzende Kreisel Bielstrasse/Schlachthausstrasse/Friedhofstrasse miteinzubeziehen, welcher eine erhöhte Unfalldichte aufweist [kein Unfallschwerpunkt].

| | | |
|--|--|---------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| 01.01.2028 | 31.12.2031 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Stadt Grenchen | Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn | Stadt Grenchen |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung | |
| Vororientierung | – | |
| Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | |
| Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat. 2: xx / m2 | 400 m | |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) | |
| < 5 Mio. | – | |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | | |
| – | | |

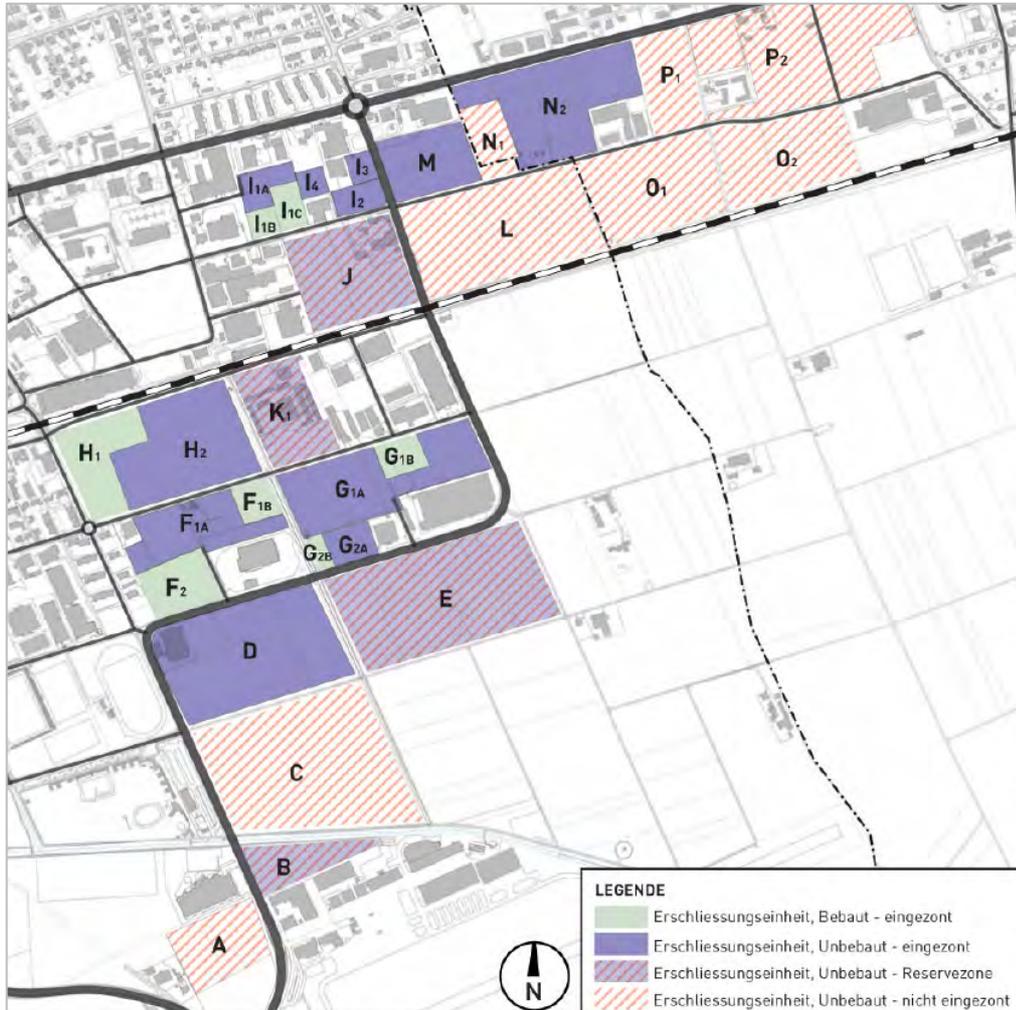
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadt Grenchen. Ortsplanungsrevision Grenchen. Analysephase, Modul 10: Vision West. Panorama AG, 01. Juli 2019

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal MIV-Auf.1

MIV-Auf.1.3 Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Neckarsulm-/Flughafenstrasse

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| 4. Generation | – | B-Horizont | – |



Die Übersicht zu den bebauten und unbebauten Parzellen entlang der Neckarsulm-/Flughafenstrasse verdeutlichen die bestehende und zukünftig Erschliessungsfunktion für das Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm (aus: Gesamtverkehrskonzept Neckarsulmstrasse 2016)

Kurzbeschreibung

Die Neckarsulm- und Flughafenstrasse weisen mehrere Funktionen innerhalb der Agglomeration auf: Als Zubringer zur Nationalstrasse und den Gemeinden südlich der Aare (Arch, Leuzigen, Rüti b. Büren), mit der Arch- und Schlachthausstrasse als Umfahrungsachse des Zentrums von Grenchen sowie als Haupteerschliessungsfunktion für das Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm.

Im Bestand weist die Verbindung durchgängig nur ein einseitiges Trottoir auf, Velostreifen bestehen nur vereinzelt, teilweise sind kombinierter Fuss-/Velowege eingerichtet. Um eine gute und sichere Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen, bestehen folgende Ziele:

- sichere und attraktive Linienführung (längs und quer) und gute Erschliessung für Parzellen beidseitig der Strasse (v.a. für Fuss- und Veloverkehr)
- Durchlässigkeit für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr gewährleisten
- Verträglichkeit und Sicherheit verbessern (die Massnahme deckt den Knoten Flughafenstrasse/Neckarsulmstrasse ab, welcher eine erhöhte Unfalldichte aufweist [kein Unfallschwerpunkt])

Mögliche Massnahmen können sein: Priorisierung des strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs, beidseitiges Angebot für den Fuss- und Veloverkehr, Querungshilfen

| | | |
|--|--|---------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| 01.01.2028 | 31.12.2031 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Stadt Grenchen | Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn | Stadt Grenchen |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung | |
| Zwischenstand | – | |
| Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | |
| Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat. 2: xx / m2 | 2'200 m | |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) | |
| < 5 Mio. | – | |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Verbesserung Verkehrsablauf und Erhöhung Verkehrssicherheit Flughafen-/Archstrasse – Autobahnanschluss Grenchen

- Dok.1 Verkehrssicherheit Autobahnanschluss Grenchen, Bypass Archstrasse

Mobilität im Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm:

- MIV-Auf.Ü.1.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsplan, Studie
- KM-Mu.3.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd - Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie
- NM-Ü.1 Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und Umgebung, Studie

Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadt Grenchen. Ortsplanungsrevision Grenchen. Analysephase, Modul 9: Vision Südost. Panorama AG, 01. April 2019
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau. Gesamtverkehrskonzept Neckarsulmstrasse. Erläuterungsbericht Planungsgrundsätze für den Verkehr. Kontextplan AG, 20. April 2016
- Stadt Grenchen. Zentrum Süd. Konzeptstudie Verkehrssituation. Kontextplan AG, 23. Januar 2014
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau; Stadt Grenchen; Gemeinde Bettlach. Industrieerschliessung Neckarsulmstrasse. Konzeptbericht. Kontextplan AG, david&von arx Landschaftsarchitektur gmbh, 09. Mai 2012

| | |
|-----------------------|--|
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) |
| Noch offen (< 5 Mio.) | – |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen
S-UV.3.3 Centralareal

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal MIV-Auf.1**MIV-Auf.1.5 Bettlach – Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Biel-/Solothurnstrasse**

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | B-Horizont | – |



Platzhalter Streetview Solothurnstrasse (© GoogleMaps)

Kurzbeschreibung

Die Kantonsstrasse zwischen Bettlach und Grenchen stammt aus den 60er Jahren und genügt funktional wie auch gestalterisch nicht mehr den heutigen Anforderungen. Nebst einer Aufwertung in Längsrichtung, sind auch neue Erschliessungspunkte zum Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm sowie wichtige Querfunktionen des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen.

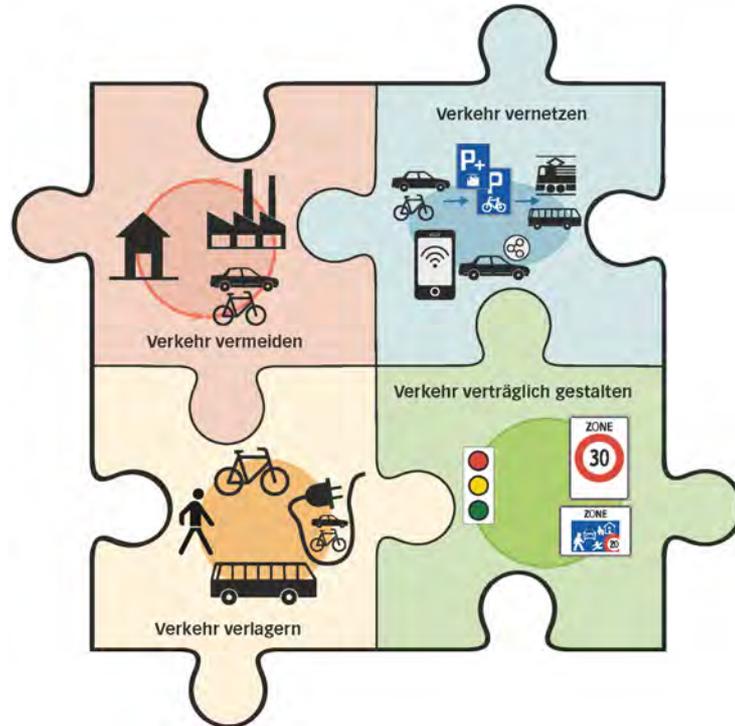
| | | |
|--|--|---------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| 01.01.2028 | 31.12.2031 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Bettlach | Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn | Gemeinde Bettlach |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung | |
| Vororientierung | – | |
| Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | |
| Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat. 2: xx / m2 | 900 m | |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) | |
| < 5 Mio. | – | |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | | |
| – | | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | | |
| – | | |

Einzelmassnahme MIV-Ü.1

Eigenleistung

MIV-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsplan, Studie

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| 4. Generation | – | AvE | – |



4 V-Strategie als Basis des Mobilitätsplans (Darstellung: Metron Bern AG)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Im Raum Grenchen findet eine rege Entwicklung, insbesondere im Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm sowie den beiden Bahnhofgebieten Grenchen Süd und Nord statt. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sind unter der Prämisse der konsequenten Abstimmung von Siedlung und Verkehr die planerischen Absichten frühzeitig zu koordinieren und aufeinander abzustimmen.

Massnahme

Aufbauend auf der 4V-Strategie (verlagern, vermeiden, verträglich gestalten, vernetzen) sind mit einem Mobilitätsplan die raum- und verkehrsplanerischen Belange zu konkretisieren und in eine Verbindlichkeit der beteiligten Akteure zu bringen. Im Vordergrund steht die aus der Siedlungsentwicklung hervorgehende Verkehrserzeugung möglichst gut auf die verfügbaren Verkehrsträger zu verteilen.

Machbarkeit

Die Voraussetzungen für die strategische Planung sind gegeben.

Zweckmässigkeit und Nutzen

- Bezug zum Zukunftsbild
 - Direkte und sichere Hauptverkehrsachsen
 - Zentrumsverträglicher Verkehr und aufgewertete Strassenräume in Ortszentren
 - Direkte Anbindung der Arbeitsschwerpunkte an Autobahnanschlüsse über Kantonsstrassen mit Schonung von Wohngebieten
- Bezug zum Handlungsbedarf
 - Aufwertung zu siedlungsverträglichen Strassenräumen
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Bezug zu den Teilstrategien
 - Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr:
 - Siedlungsverträgliche Strassenräume
 - Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren

| | |
|--|--|
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems Mit der Massnahme wird die Gesamtverträglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum deutlich erhöht, indem Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestmöglich aufeinander abgestimmt werden. Anstelle von Einzelbetrachtungen bei Projekten wird zusammenhängend das gesamte Gebiet angeschaut, so dass neben Abhängigkeiten und Wechselwirkungen auch Synergien identifiziert werden können. |
| Planungsstand | Bau- und Finanzreife |
| Handlungsbedarf identifiziert, Konzepterarbeitung wird ausgelöst | – |
| Voraussichtlicher Planungsbeginn | Voraussichtliches Planungsende |
| 01.01.2024 | 31.12.2027 |
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn | Stadt Grenchen, Gemeinden Bettlach und Lengnau |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) |
| 0.10 Mio. | – |
| Finanzierungsschlüssel (Annahme): keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung | |
| Anteil Bund: | 0 % |
| Anteil Kanton: | 60 % |
| Anteil Gemeinde: | 40 % |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Vororientierung | – |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | |
| <ul style="list-style-type: none"> – MIV-Auf.1.3 Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Neckarsulm- / Flughafenstrasse – ÖV-Ü1.1 Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzeptes – LV-V.1 Agglomeration Grenchen, Veloschnellroute Grenchen – Solothurn, Abschnitt Bettlach – Grenchen – LV-V.2 Agglomeration Grenchen, Velohauptroute Grenchen – Biel, Abschnitt Grenchen – Lengnau, Studie – NM-VM.1.1 Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Neckarsulm und Umgebung, Studie | |
| Siedlungsentwicklung: | |
| <ul style="list-style-type: none"> – S-UV.3.1 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Grenchen Nord / Grenchen West – S-UV.3.2 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Grenchen Süd – S-SA.5 Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm | |
| Umweltverträglichkeit | |
| Die Umweltverträglichkeit ist in der Studie und Projektierung nachzuweisen. | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | |
| – | |

Massnahmenpaket ÖV-Ü.1

Eigenleistung

ÖV-Ü.1 Massnahmenpaket Weiterentwicklung Öffentlicher Verkehr, Studien

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| 4. Generation | – | AVE | – |



Verortung Massnahme ÖV-Ü.1.2 und ÖV-Ü.1.3; ÖV-Ü.1.1 ohne Verortung (ganze Agglomeration) (Kartengrundlage © Swisstopo)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Mit einer fokussierten Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs, wird eine Stärkung des ÖV am Modal Split der Agglomeration Grenchen anvisiert. Eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe sowie attraktive Linienführungen, Umsteigebeziehungen und Taktzeiten können massgeblich zu einer verstärkten Nutzung des Öffentlichen Verkehrs beitragen. Das Angebot des Regionalverkehrs wird dabei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und optimiert. Hierzu zählen insbesondere die Hot Spots der Agglomeration.

Aus den Studien resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme Grenchen.

Massnahme

Das Massnahmenpaket setzt sich aus folgenden Teilmassnahmen zusammen:

| | | | |
|----------|---|-----|-------------|
| ÖV-Ü.1.1 | Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie | AVE | < 0.1 Mio. |
| ÖV-Ü.1.2 | Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie | AVE | < 0.01 Mio. |
| ÖV-Ü.1.3 | Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie | AVE | < 0.02 Mio. |

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in den Studien / Vorprojekten der einzelnen Teilmassnahmen nachzuweisen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen – Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen – Attraktive Umsteigebeziehungen an ÖV-Knotenpunkten und nachfragegerechter Takt – Zuverlässiger, strassengebundener ÖV |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – ÖV innerhalb der Agglomeration nachfragegerecht und wirtschaftlich betreiben – Siedlungsschwerpunkte und Hot Spots nachfragegerecht und wirtschaftlich erschliessen (Arbeitsplatzgebiete, Sport/Freizeit, Zentren) |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategie Öffentlicher Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> – Attraktivierung ÖV-Angebot – Verbesserung Anbindung der Naherholungsgebiete – Sicherstellung Erschliessung Hot Spots |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems Mit den Studien zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs werden Grundlagen zur Verbesserung von Betriebs- und Verkehrsabläufen erarbeitet, welche die Qualität und damit die Attraktivität des ÖV deutlich verbessern. Ziel ist, die Zugänglichkeit zum ÖV-Netz zu verbessern und eine Kohärenz zwischen Siedlungsentwicklung und ÖV-Angebot zu schaffen. Durch neue Direktanbindungen, wie beispielsweise beim ESP Lengnaumoos, kann ein positiver Effekt auf den Modal Split der Arbeitnehmenden erzielt werden. |

Gesamtkosten Paket in Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel (Annahme): keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung

0.13 Mio.

Siehe Einzelmassnahmen

Umweltverträglichkeit

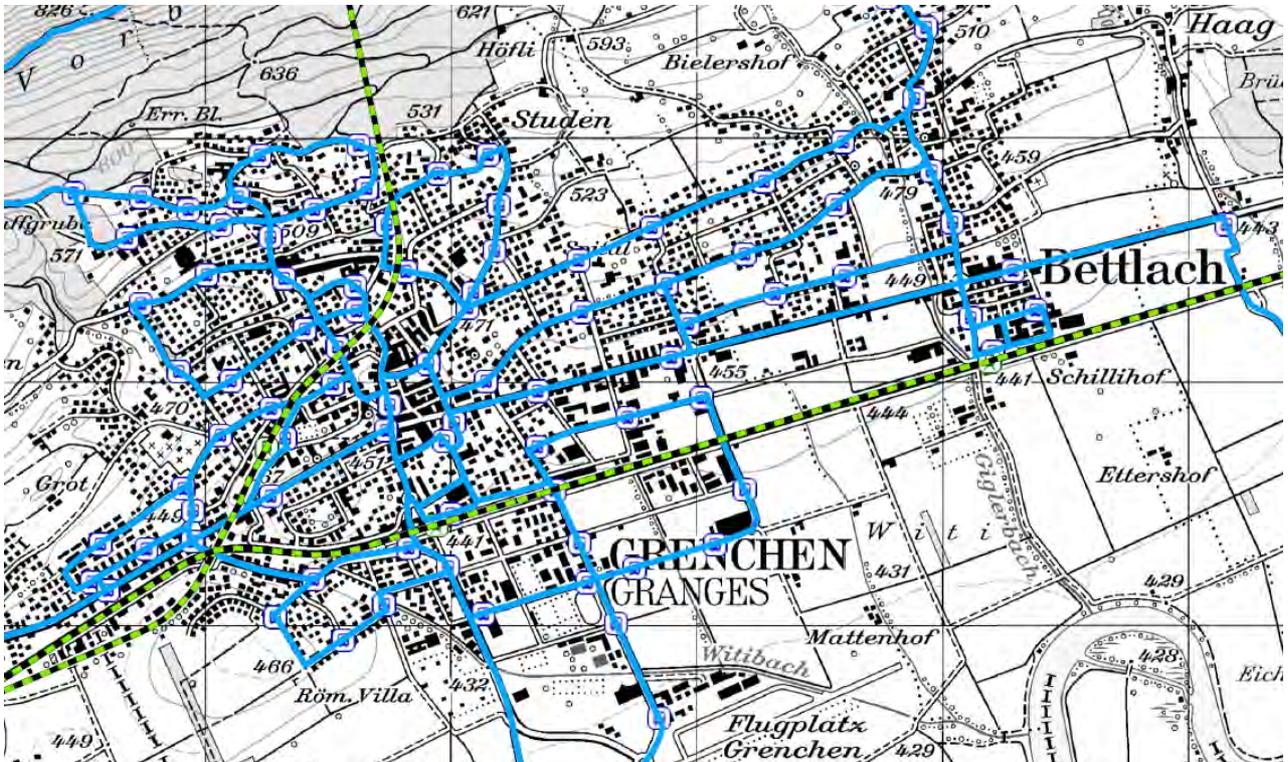
Die Umweltverträglichkeit ist in den Studien nachzuweisen.

Teilmassnahme Massnahmenpaket ÖV-Ü.1

Eigenleistung

ÖV-Ü.1.1 Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie

| | | | |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | - | AVE | - |



Ausschnitt Öffentlicher Verkehr im Raum Grenchen: Liniennetz und Haltestellen (WebGis Kanton Solothurn)

Kurzbeschreibung

Die Agglomeration Grenchen verfügt über ein feinmaschiges Busliniennetz mit einer hohen Dichte an Bushaltestellen. Periodisch überprüft der Kanton Solothurn das ÖV-Angebot; für die Region Grenchen ist eine Studie auf 2022 vorgesehen. Das Angebotskonzept soll sich am Mobilitätsplan Grenchen orientieren und Aussagen zur Erschliessung noch ungenügend erschlossener Siedlungsgebiete, wie z.B. das Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm, hervorbringen. Darüber hinaus soll Klarheit geschaffen werden, welche Bushaltestellen nach den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes noch umgebaut werden müssen.

Planungsstand

Handlungsbedarf identifiziert, Studie wird ausgelöst

Bau- und Finanzierungsreife

-

Voraussichtlicher Planungsbeginn

01.01.2022

Voraussichtliches Planungsende

31.12.2022

Gemeinde

Stadt Grenchen, Bettlach, Lengnau

Federführung

Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn

Weitere Beteiligte

Stadt Grenchen, Gemeinden Bettlach und Lengnau, Regionaler Busbetreiber (BGU), Regionale Verkehrskonferenz RVK1

Koordinationsstand

Vororientierung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

-

| | |
|---------------------------|--|
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) |
| 0.1 Mio. | Anteil Bund: 0 % Anteil Kanton: 90 % Anteil Gemeinde 10 % |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- MIV-Auf.1.3 Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Neckarsulm- / Flughafenstrasse
- MIV-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsplan, Studie
- ÖV-Ü.1.2 Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie
- ÖV-Ü.1.3 Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie

Siedlungsentwicklung:

- S-UV.3.1 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Grenchen Nord / Grenchen West
 - S-UV.3.2 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Grenchen Süd
 - S-UV.3.4 Umstrukturierung- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Lengnau
 - S-SA.5 Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm
-

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Teilmassnahme Massnahmenpaket ÖV-Ü.1

Eigenleistung

ÖV-Ü.1.2 Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie

| | | | |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | AVE | BBS.ÖV-Ü.x |



Luftbild Bahnhof Lengnau (© Swisstopo)

Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Lengnau plant eine Überbauung mit gemischter Nutzung auf dem brachliegenden Areal westlich des Bahnhofs Lengnau. Im Zuge dieser Überbauung ist der Neubau einer Quartierstrasse am Nordrand vorgesehen: Die neue Ost-West-Verbindung, zwischen dem Bahnhofplatz und der Moosstrasse, schliesst eine qualitative Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr und eine physische Strassennetzlücke für den Busverkehr. Mittels der neuen Erschliessungsstrasse kann der Bus künftig bis an den Bahnhof geführt werden und der Bahnhof zu einem ÖV-Knotenpunkt entwickelt werden. Die neue Linienführung des Busses ermöglicht einen direkten Anschluss des Zentrums von Lengnau und des Entwicklungsschwerpunkts resp. die Gewerbeareale an den Bahnhof Lengnau.

Im Rahmen einer Studie soll nun die Umgestaltung des Bahnhofplatzes detaillierter angeschaut werden. Fokusthemen sind hierbei:

- optimale Verknüpfung von Bus und Bahn
- Aufwertung der Infrastruktur für die kombinierte Mobilität (B+R, P+R, Sharing)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Planungsstand

Handlungsbedarf erkannt
Vorprojekt für Erschliessungsstrasse mit Überbauung vorliegend; Studie für Bahnhofplatz wird ausgelöst

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsvereinbarung wird zurzeit zwischen den Parteien verhandelt.

Voraussichtlicher Planungsbeginn

01.01.2024

Voraussichtliches Planungsende

31.12.2027

Gemeinde

Lengnau

Federführung

Gemeinde Lengnau

Weitere Beteiligte

Regionaler Busbetreiber (BGU), Investor, Regionale Verkehrskonferenz RVK1

Koordinationsstand

Zwischenstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

–

Kosten in Mio. CHF

Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
(bei Massnahmen im Kanton Bern)

0.01 Mio.

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- ÖV-Ü.1.3 Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie Siedlungsentwicklung:
 - S-UV.3.4 Umstrukturierung- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Lengnau
-

Quantitative Angaben, Dokumente

- Lengnau. Überbauung SBB-Areal ZPP4 «Bahnhof», Vorprojekt. Frank Lüdi Architektur, 26. April 2019

Teilmassnahme Massnahmenpaket ÖV-Ü.1

Eigenleistung

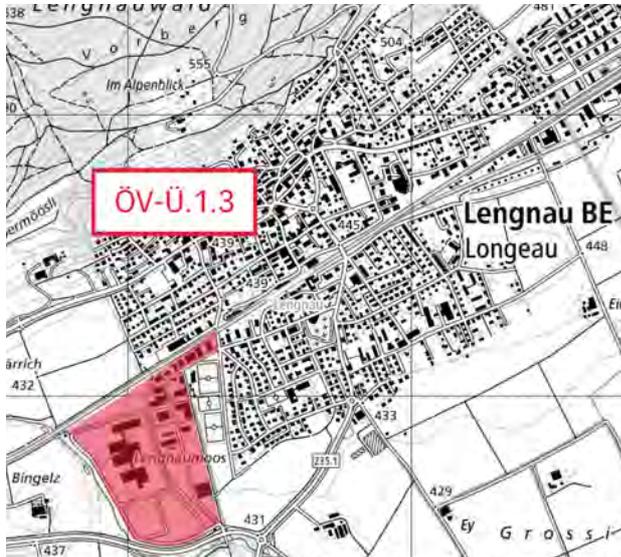
ÖV-Ü.1.3 Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie

AP-Generation
4. Generation

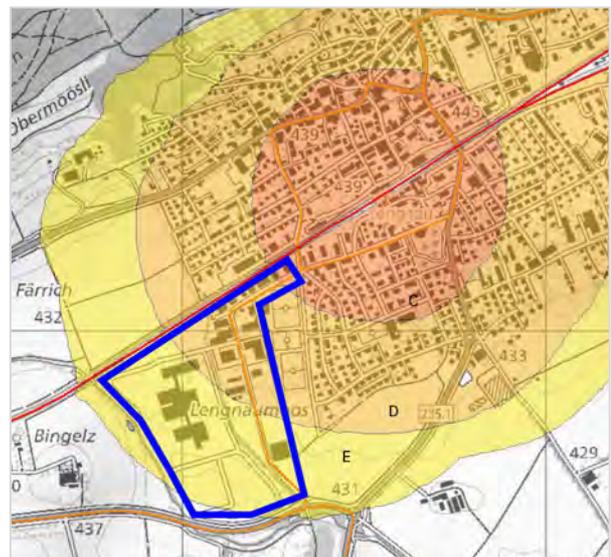
ARE-Code
-

Priorität
AVE

Verweis andere AP / RGSK
BBS.ÖV-Ü.1.x



Verortung Zielgebiete Massnahme ÖV-Ü.1.3 (Kartengrundlage © Swisstopo)



Erschliessungsgüteklasse Lengnaumoos 2020 (blau) (Kartengrundlage © Geoportal Kanton Bern)

Kurzbeschreibung

Der Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten des Kantons Bern «Lengnau Lengnaumoos» befindet sich an attraktiver Lage für den motorisierten Individualverkehr (Nähe Autobahn und Kantonsstrasse). Bei der Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr besteht jedoch noch Handlungsbedarf. Zurzeit wird nur im nordöstlichen Bereich die Erschliessungsgüteklasse (EGK) E erreicht; gemäss Richtplan des Kantons ist eine EGK D anzustreben, um bei den Arbeitnehmenden und Besuchenden die Nutzung des ÖV zu fördern.

In einer Studie sollen die möglichen Handlungsoptionen einer verbesserten Erschliessung des ESP mit dem Öffentlichen Verkehr evaluiert werden. Hierzu zählt

- eine Anpassung der Linienführung der Buslinie 34 (Festlegung Linienführung, Lage Haltestellen, allfällige flankierende Massnahmen)
- Prüfen von Massnahmen zur Angebotsverdichtung Erschliessung ESP Lengnaumoos (z.B. Werkbus, Verdichtungskurse zu Spitzenstunden im ESP)

Ein zentrales Element und Schnittstelle der Massnahme bildet die zukünftige Anbindung des regionalen Busverkehrs an den Bahnhof Lengnau (ÖV-Ü.1.2).

Planungsstand

Handlungsbedarf erkannt
Vorprojekt für Erschliessungsstrasse mit Überbauung vorliegend; Studie für Bahnhofplatz wird ausgelöst

Bau- und Finanzierungsreife

Planungsvereinbarung wird zurzeit zwischen den Parteien verhandelt.

Voraussichtlicher Planungsbeginn

01.01.2024

Voraussichtliches Planungsende

31.12.2027

Gemeinde

Lengnau

Federführung

Regionale Verkehrskonferenz RVK1

Weitere Beteiligte

Gemeinde Lengnau, Regionaler Busbetreiber (BGU), ggf. Geschäftsstelle seeland.biel/bienne

| | |
|--|---|
| Koordinationsstand Handlungsbedarf identifiziert, Studie wird ausgelöst. | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung – |
|--|---|

| | |
|--|---|
| Kosten in Mio. CHF 0.02 Mio. | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG. |
|--|---|

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- ÖV-Ü.1.3 Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie
- MIV-Auf.1.1 Lengnau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/ Bürenstrasse
- S-UV.3.4 Umstrukturierung- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Lengnau

RGSK Biel/Bienne-Seeland:

- BBS.S-SA-2.3 Lengnau, ESP Lengnaumoos, Regionaler Arbeitsschwerpunkt
-

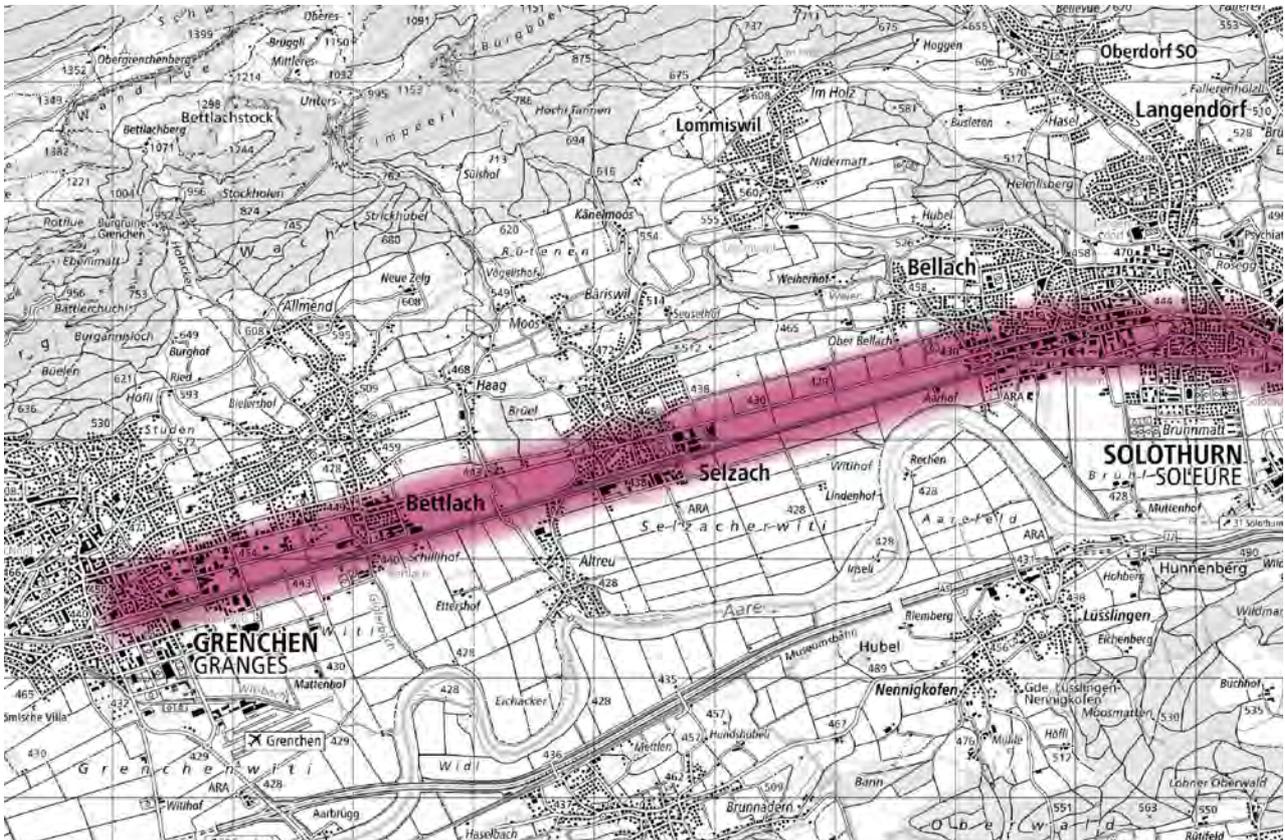
Quantitative Angaben, Dokumente

- Richtplan des Kantons Bern 2030, Massnahmenblatt C 04 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren.

Einzelmassnahme LV-V.1

LV-V.1 Agglomeration Grenchen, Velokorridor Grenchen – Solothurn, Abschnitt Grenchen – Bettlach

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| 4. Generation | – | A-Horizont | 2601.3.027 V-LV 303 |



Velokorridor Grenchen – Solothurn

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Die Veloverbindungen zwischen Grenchen und Solothurn erfolgen heute entweder über die Hauptstrasse H5, über die nationalen Routen 5 und 8 von SchweizMobil oder über die regionale Jurasüdfuss-Route. Jene Verbindungen weisen vielerorts Umwege auf, da sie als Freizeitrouten konzipiert sind, weisen Netzlücken auf oder führen entlang von hochbelasteten Strassen. Alle bestehenden Routen weisen erhebliches Optimierungspotenzial auf.

Ziel: Es ist ein hochwertiger Velokorridor zwischen Grenchen und Solothurn (Westbahnhof) zu schaffen. Durch eine Kombination von Massnahmen soll die Attraktivität für den Veloverkehr im Korridor Grenchen-Solothurn generell erhöht werden.

Der Velokorridor ist Bestandteil einer zusammenhängenden Planung von direkten Velohaupttrouten entlang des Jurasüdfuss und knüpft an die Haupttroute Grenchen – Biel (LV-V.2) an.

Massnahme

Auf der H5 und südlich der Bahnlinie wird zwischen Bahnhof Grenchen Süd und Selzach (Grenze zur Massnahme VSR Grenchen-Solothurn, Agglomerationsprogramm Solothurn) ein hochwertiger Velokorridor geschaffen. Dazu sind verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere in Knotenbereichen sowie entlang von Parkierungsflächen, vorzunehmen. Im Weiteren soll möglichst dem Veloverkehr Vortritt gegenüber anderen Verkehren eingeräumt und die Wege, wo nötig, auf die vorgesehene Breite von 4 m ausgebaut werden. Um die subjektive Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen sowie die Aufenthaltsqualität merklich zu verbessern, ist eine smarte und dezente (Niederflur)-Beleuchtung entlang des Velokorridors vorgesehen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde grundsätzlich abgeklärt und ist gegeben. Vertiefte Abklärungen zu den beiden Linienführungen und möglichen "Querschlägen", welche den Wechsel zwischen den beiden Linienführungen ermöglichen, werden bis Anfang 2021 abgeschlossen. Vor Einreichung werden weitere Informationen zur Machbarkeit ergänzt.

| | |
|--|---|
| Zweckmässigkeit und Nutzen | |
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive, durchgängige Velohaupttrouten abseits der Hauptachsen – Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen |
| Bezug zum Handlungsbedarf | Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: <ul style="list-style-type: none"> – Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen – Verbesserung Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: <ul style="list-style-type: none"> – Velohaupttrouten zur agglomerationsübergreifenden Vernetzung – Agglomeration der kurzen Wege: Verbesserung Fuss- und Velovernetzung |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr Durch die Schaffung eines sicheren und schnellen Korridors für den Veloverkehr wird eine sehr grosse Wirkung in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems erreicht. Die verbesserte Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Wohn- und Arbeitsgebieten für den Veloverkehr wirkt sich positiv auf die Belastung des Strassennetzes aus. Der Velokorridor trägt zu einer Stärkung des Veloanteils am Modal Split bei. |
| Planungsstand | Bau- und Finanzreife |
| 1 | Projektierung |
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
| 01.01.2024 | 31.12.2027 |
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn | Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach, Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) |
| Noch offen (vom Ausbaustandart und Linienführung abhängig) | – |
| Finanzierungsschlüssel (Annahme) | |
| Anteil Bund: | .. % |
| Anteil Kanton: | .. % |
| Anteil Gemeinde | .. % |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Zwischenstand | Aufnahme Velokorridor in kantonalen Velonetzplan |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | |
| <ul style="list-style-type: none"> – Agglomerationsprogramm Solothurn, 3. Generation: V-LV 303 (2601.3.027) Velo-Schnellverbindung Solothurn - Grenchen | |
| Umweltverträglichkeit | |
| Bei der Ausgestaltung der Route wird speziell darauf geachtet, dass die Schutzbestimmungen der Witi-Schutzzone möglichst eingehalten werden können. Vorgesehen ist die Durchführung eines Nutzungsplanverfahrens. | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | |
| <ul style="list-style-type: none"> – Studie «Schnellverbindung für den Veloverkehr zwischen Solothurn und Grenchen, Schlussbericht», Oktober 2015 – Velonetzplan Kanton Solothurn. Erläuterungsbericht und Karte. Oktober 2019 | |

Einzelmassnahme LV-V.2

Eigenleistung

LV-V.2 Agglomeration Grenchen, Velohauptroute Grenchen – Biel, Abschnitt Grenchen – Lengnau, Studie

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| 4. Generation | – | AVE | – |



Einordnung der Velohauptroute Grenchen – Biel in die Strategie der Vorrangrouten Kanton Bern (Ausschnitt Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Stand Mitwirkung 2019)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Entsprechend dem Hierarchie-Prinzip des MIV-Strassennetzes (Haupt- und Nebenverbindung) besteht auch zunehmend für Velofahrende der Bedarf nach einem differenzierten Netz, welches unterschiedlichen Ansprüchen entspricht. Dies insbesondere beim Alltags- und Pendlerverkehr. Auf Agglomerations- und Regionsebene sind die Anforderungen von Pendlern an die Infrastruktur vor allem eine direkte Verbindung zwischen den Zentren, möglichst geringe Höhenunterschiede, allwettertauglicher Belag und eine widerstandsfreie Linienführung (z. B. abseits vom MIV, mit Velo-Unterführungen).

Die neue Route ist Bestandteil einer zusammenhängenden Planung von direkten Velohauptrouten entlang des Jurasüdfuss und knüpft an die Hauptroute Solothurn – Grenchen (LV-V.1) an.

Massnahme

Zwischen den Agglomerationen Biel und Grenchen ist die Linienführung und der Ausbaustandard einer Velohauptroute auszuarbeiten.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Studie/Vorprojekt nachzuweisen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive, durchgängige Velohauptrouten abseits der Hauptachsen – Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen |
| Bezug zum Handlungsbedarf | Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: <ul style="list-style-type: none"> – Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen – Verbesserung Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: <ul style="list-style-type: none"> – Velohauptrouten zur agglomerationsübergreifenden Vernetzung – Agglomeration der kurzen Wege: Verbesserung Fuss- und Velovernetzung |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr Durch die Schaffung einer sicheren Schnellverbindung für den Veloverkehr wird eine |

sehr grosse Wirkung in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems erreicht. Die verbesserte Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und anderen Wohn- und Arbeitsgebieten für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrasse, wirkt sich positiv auf die Belastung des Strassennetzes aus. Die Velohauptroute trägt zu einer Stärkung des Veloanteils am Modal Split bei.

| | |
|--|---|
| Planungsstand Handlungsbedarf identifiziert, Studie wird ausgelöst. | Bau- und Finanzierungsreife – |
| Voraussichtlicher Planungsbeginn 01.01.2024 | Voraussichtliches Planungsende 31.12.2027 |
| Federführung Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK III / DLZ, Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn | Weitere Beteiligte Geschäftsstelle seeland.biel/bienne, Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, Stadt Grenchen, Gemeinden Leng- nau, Pieterlen |
| Kosten in Mio. CHF 0.25 Mio. | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG. |
| Finanzierungsschlüssel (Annahme): keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung | |
| Anteil Bund: 0 % Anteil Kanton: 50 % Anteil Gemeinde: 50 % | |
| Koordinationsstand Vororientierung | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung Aufnahme Velohauptroute in kantonalen Velonetzplan (Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern). |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen – LV-V.1 Agglomeration Grenchen, Velohauptroute Grenchen – Solothurn, Abschnitt Grenchen – Bettlach | |
| Umweltverträglichkeit Die Umweltverträglichkeit ist in der Studie nachzuweisen. | |
| Quantitative Angaben, Dokumente – Velonetzplanung seeland.biel/bienne, 2020 (zurzeit in Vernehmlassung) – Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern 2014 (seit 2019 in Überarbeitung) | |

Einzelmassnahme LV-Ü.1

**Daueraufgabe +
Eigenleistung**

LV-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Fuss- und Velooffensive

AP-Generation
4. Generation

ARE-Code
–

Priorität
AVE/BVE/CVE

Verweis andere AP / RGSK
–



Velowirtschaftsverkehr (Bern)



Velokultur der Jüngsten fördern (Basel)



E-Bike-Lademöglichkeit für Kunden (Langenthal)

Referenzbilder Förderung Veloverkehr (Metron Bern AG)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage und Zielsetzung

Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs am Modal Split der Agglomeration Grenchen ist hoch. Gleichzeitig ist die Ausgangslage für einen MIV-armen Modal Split gut: ein dichtes und gut durchmischtes Siedlungsgebiet, starke Verflechtung zwischen den Agglomerationsgemeinden, attraktive Zentren und ein hoher Binnenpendleranteil. Um das Ziel einer «Agglomeration der kurzen Wege» zu erreichen, ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen.

Die Fuss- und Velooffensive setzt sich das Ziel, durch Motivation und Animation die Bevölkerung zu überzeugen, für Fahrten innerhalb der Agglomeration prioritär das Velo zu benützen anstatt für kurze Etappen das Auto zu nehmen. Massnahmen, die u.a. zur Erhöhung der Sicherheit und zur Aufwertung der Veloinfrastruktur beitragen (insbesondere Veloparkierung), komplettierten die Offensive zu einem Gesamtkonzept.

Massnahme

Erarbeitung eines Konzeptes mit Handlungsschwerpunkten und einem Umsetzungsprogramm. Dies kann z.B. in Zusammenarbeit mit soImobil erfolgen. Infrastrukturelle Massnahmen können in die nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms Grenchen einfließen.

Mögliche Themen sind:

- Förderung der Velokultur bei allen Alters- und Nutzergruppen, z.B. Aktionen
- Attraktive Infrastrukturen, z.B. Überprüfung und Optimierung der Signaletik für Fuss- und Veloverkehr, Veloparkierung an wichtigen Zielorten (Zentrum, Einkauf und Dienstleistung, Schule, Freizeit/Sport/Erholung)
- Dichtes, attraktives und sicheres Fuss- und Veloverkehrsnetz; Lücken und Optimierungen
- Stärkung Velowirtschaftsverkehr (Kleinaufträge durch Velokuriere verteilen statt durch LKWs)

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild

- Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen
- Förderung multimodale Mobilität

Bezug zum Handlungsbedarf

- Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen
- Angebot Veloparkierung nachfragegerecht ausbauen
- Überkommunale Zusammenarbeit stärken. Die Realisierung von Projekten vorantreiben

| | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: <ul style="list-style-type: none"> – Fuss- und Velooffensive Agglomeration Grenchen – Stärkung der regionalen Zusammenarbeit – Agglomeration der kurzen Wege: Verbesserung Fuss- und Velovernetzung |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr Als Bindeglied zwischen Infrastrukturmassnahmen und Kommunikationselement nimmt sich die Fuss- und Velooffensive der Herausforderung an, dass die Bevölkerung das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt und zu vermehrt siedlungsverträglichen Alternativen wechselt und dass die Verkehrsteilnehmenden die unterschiedlichen Ansprüche der Nutzenden an den gleichen, begrenzt verfügbaren Raum erkennen und für die Anliegen der Anderen sensibilisiert werden. Erzielt werden soll eine Verbesserung des Modal Split sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Akzeptanz des Fuss- und Veloverkehrs im Strassenraum. |

| | |
|---|--|
| Planungsstand | Bau- und Finanzreife |
| Handlungsbedarf identifiziert, Konzeptarbeit wird ausgelöst | – |
| Voraussichtlicher Beginn | Voraussichtliches Ende |
| 01.01.2024 | Daueraufgabe |
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Aggloverein Grenchen (Lead: Stadt Grenchen) | Gemeinden Lengnau und Bettlach, ggf. Private, Geschäftsstelle so!mobil |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) |
| 0.25 Mio. | – |
| Finanzierungsschlüssel (Annahme): keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung | |
| Anteil Bund: | 0 % |
| Anteil Kanton: | 50 % |
| Anteil Gemeinde: | 50 % |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Vororientierung | – |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- KM-Mu.3.2 Stadt Grenchen, Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Grenchen Süd und Umgebung, Studie
- KM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie
- NM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist grundsätzlich gegeben.

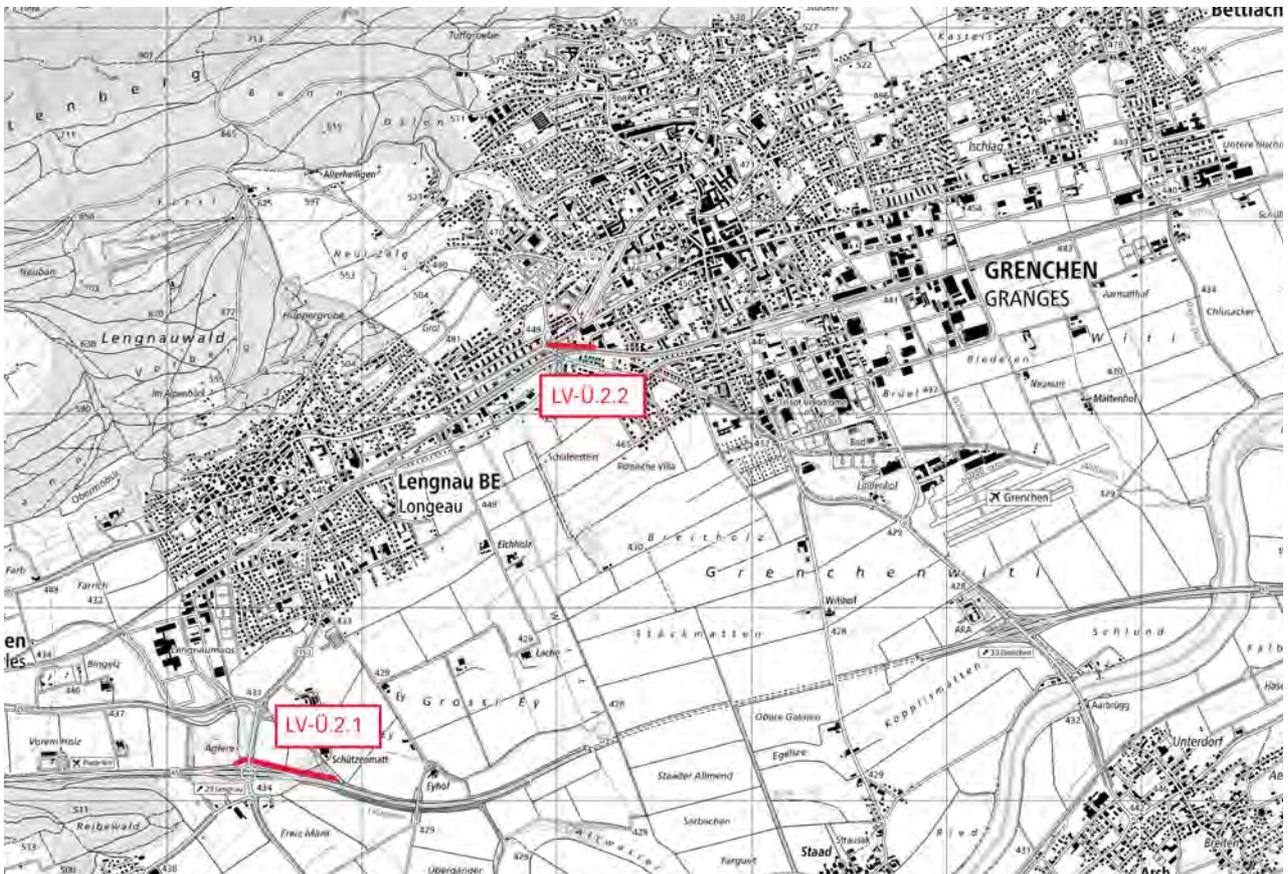
Quantitative Angaben, Dokumente

- so!mobil (www.so-mobil.ch)
- Velonetzplanung seeland.biel/bienne, 2020 (zurzeit in Vernehmlassung)
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern 2014 (seit 2019 in Überarbeitung)
- Velonetzplan Kanton Solothurn. Erläuterungsbericht und Karte. Oktober 2019

Massnahmenpaket pauschal LV-Ü.2

LV-Ü.2 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Netzlücken schliessen/ Defizite beheben

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| 4. Generation | – | A-Horizont | – |



Verortung Massnahmen LV-Ü.2.1 und LV-Ü.2.2 (Kartengrundlage © Swisstopo)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Fuss- und Velonetz der Agglomeration soll durchlässiger, direkter, sicherer und widerstandsfreier werden. Die Teilmassnahmen schliessen Lücken im Netz oder werten bestehende Verbindungen massgeblich auf und verhelfen zu einer etappenweisen Umsetzung der MIV-armen «Agglomeration der kurzen Wege».

Durch die Topographie und siedlungsprägenden Verkehrsachsen (Bahntrasse, Autobahn, Kantonsstrassen) bestehen für den umweg- und höhenmetersensiblen Fuss- und Veloverkehr punktuelle Herausforderungen, welche mit unterschiedlichen Teilmassnahmen angegangen werden. Je mehr Möglichkeiten bestehen, Routen zu benützen, welche entlang der gleichen Höhenlinien verlaufen – anstatt einem häufigen Auf und Ab, desto geringer wird der Widerstand. Übersichtliche Strassenräume mit guten Längsverbindungen und Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr, geben Sicherheit.

Massnahme

| | | | |
|----------|--|---|------------|
| LV-Ü.2.1 | Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg | A | < 1.0 Mio. |
| LV-Ü.2.2 | Stadt Grenchen, Veloverbindung Moosstrasse – Bielstrasse | A | < 1.0 Mio. |

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in den jeweiligen Vorprojekten nachzuweisen.

| Zweckmässigkeit und Nutzen | |
|--------------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen – Gut funktionierende Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Verbesserung Vernetzung mit den Nachbaragglomerationen |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: <ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Verbesserung Fuss- und Velovernetzung – Aufwertung siedlungsverträgliche Strassen |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr Durch die Teilmassnahmen erfolgt ein Ausbau und Verdichtung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes. Umwege und Höhenmeter werden reduziert, was eine MIV-arme Mobilität in der Agglomeration deutlich fördert und zu einer Agglomeration der kurzen Wege beiträgt. |
| Gesamtkosten Paket in Mio. CHF | |
| < 10 Mio. | Finanzierungsschlüssel (Annahme) Anteil Bund: 30 % Anteil Kanton: 35 % Anteil Gemeinde 35 % |

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal LV-Ü.2

LV-Ü.2.1 Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | A-Horizont | BBS.LV-Ü.x |



Verortung Massnahmen LV-Ü.2.1 (Auszug Velonetzplan Seeland, Vernehmlassung 2019)

Kurzbeschreibung

Die Verbindung Feldweg – Schützenmattweg stellt eine identifizierte Netzlücke der Kategorie Komfortroute im regionalen Velonetzplan Biel/Bienne-Seeland dar. Strecken der Kategorie Komfortrouten verlaufen zumeist auf separaten Wegen und richten sich an Alltags-Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis. Der neue Komfortroutenabschnitt ermöglicht eine sichere Umfahrung der stark befahrenen Bürenstrasse (Verbindungsstrasse zur Autobahn N5) sowie des hochbelasteten Kreisels auf der Bürenstrasse nördlich des Autobahnanschlusses Lengnau, so dass die Verbindung zwischen Büren an der Aare, Lengnau und Pieterlen für den Veloverkehr deutlich aufgewertet wird. Für einen Grossteil des neuen Komfortroutenabschnitts bestehen unbefestigte Wege, auf rund 200 m Länge fehlt ein Wegstück (physische Netzlücke).

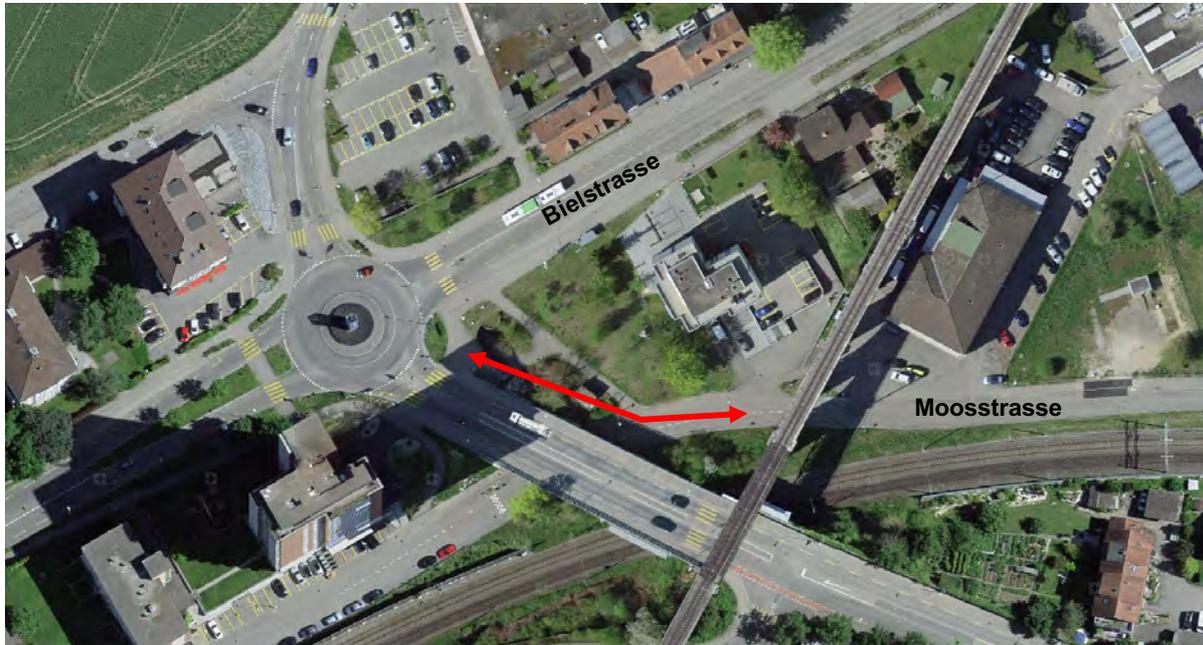
| | | | |
|--|------------------|---|--|
| Voraussichtlicher Baubeginn | | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| 01.01.2024 | | 31.12.2027 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | |
| Lengnau | Gemeinde Lengnau | Private | |
| Koordinationsstand | | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung | |
| Zwischenstand | | – | |
| Leistungseinheiten (LE) | | Anzahl LE | |
| Längsführung LV Kat.1: 500.- /m | | 200 m | |
| Kosten in Mio. CHF | | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) | |
| < 1 Mio. | | Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG. | |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | | | |
| – | | | |

Quantitative Angaben, Dokumente

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal LV-Ü.2

LV-Ü.2.2 Stadt Grenchen, Veloverbindung Moosstrasse – Bielstrasse

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | A-Horizont | – |



Luftbild Knoten Biel-/Schlachthausstrasse mit Moosstrasse (© Swisstopo)

Kurzbeschreibung

Zwischen Lengnau und dem Grenchner Ortsteil Monbijou führen die beiden direkten Veloverbindungen zum Bahnhof Grenchen Süd über die beiden stark befahrenen Achsen Bielstrasse resp. Schlachthausstrasse. Wege abseits der Kantonsstrassen resultieren in Zick-Zack-Fahrten durch die Quartierstrassen.

Mit der Moosstrasse besteht eine komfortable Alternativachse mit geringem MIV-Verkehrsaufkommen, welche direkt und parallel zu den Bahngleisen entlangführt. Die Verbindung zwischen der Bielstrasse und Moosstrasse ist im Bestand nur für den Fussverkehr möglich. Die Massnahme ermöglicht fortan auch für den Veloverkehr eine neue Komfortroute und verdichtet das Netz in der Agglomeration.

Netzkoherenz: Um die Verbindung über die Moosstrasse zu nutzen, sind vertiefte Überlegungen zur Linienführung im Bereich Léon Breitling - Strasse (Verbindung zum Bahnhof Süd) und im Bereich Monbijou-Kreisel (Anbindung Moosstrasse - Bielstrasse) notwendig.

| | | |
|------------------------------------|--|---------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| 01.01.2024 | 31.12.2027 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Stadt Grenchen | Stadt Grenchen | Private |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung | |
| Vororientierung | – | |
| Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | |
| Längsführung LV Kat. 2: 1'000 /m | 50 m | |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) | |
| < 1 Mio. | – | |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

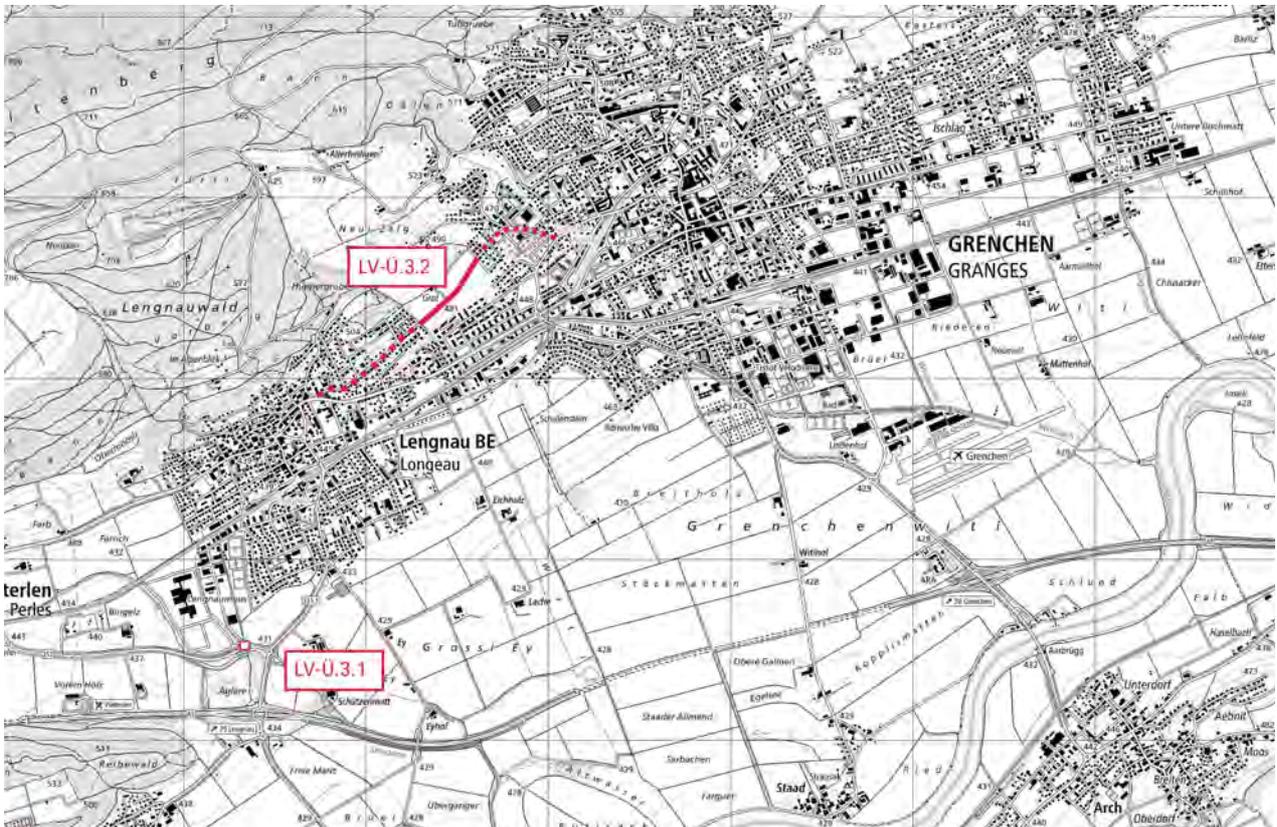
Quantitative Angaben, Dokumente

- LV-V.2 Agglomeration Grenchen, Velohauptroute Grenchen – Biel, Abschnitt Grenchen – Lengnau, Studie
- KM-Mu.3.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd - Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie

Massnahmenpaket pauschal LV-Ü.3

LV-Ü.3 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Netzlücken schliessen/ Defizite beheben

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| 4. Generation | – | B-Horizont | – |



Verortung Massnahmen LV-Ü.3.1 und LV-Ü.3.2 (Kartengrundlage © Swisstopo)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Fuss- und Velonetz der Agglomeration soll durchlässiger, direkter, sicherer und widerstandsfreier werden. Die Teilmassnahmen schliessen Lücken im Netz oder werten bestehende Verbindungen massgeblich auf und verhelfen zu einer etappenweisen Umsetzung der MIV-armen «Agglomeration der kurzen Wege».

Durch die Topographie und siedlungsprägenden Verkehrsachsen (Bahntrasse, Autobahn, Kantonsstrassen) bestehen für den umweg- und höhenmetersensiblen Fuss- und Veloverkehr punktuelle Herausforderungen, welche mit unterschiedlichen Teilmassnahmen angegangen werden. Je mehr Möglichkeiten bestehen, Routen zu benützen, welche entlang der gleichen Höhenlinien verlaufen – anstatt einem häufigen Auf und Ab, desto geringer wird der Widerstand. Übersichtliche Strassenräume mit guten Längsverbindungen und Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr, geben Sicherheit.

Massnahme

Das Massnahmenpaket setzt sich aus folgenden Teilmassnahmen zusammen:

| | | | |
|----------|--|---|------------|
| LV-Ü.3.1 | Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse | B | < 1.0 Mio. |
| LV-Ü.3.2 | Lengnau – Stadt Grenchen, Krähenbergstrasse – Tannhofstrasse – Bahnhof Grenchen Nord | B | < 1.0 Mio. |

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in den jeweiligen Vorprojekten nachzuweisen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen – Verbesserung der Verkehrssicherheit |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: Agglomeration der kurzen Wege: Verbesserung Fuss- und Velovernetzung |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr Durch die Teilmassnahmen erfolgt ein Ausbau und Verdichtung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes. Umwege und Höhenmeter werden reduziert, was eine MIV-arme Mobilität in der Agglomeration deutlich fördert und zu einer Agglomeration der kurzen Wege beiträgt. |

Gesamtkosten Paket in Mio. CHF

< 2 Mio.

Finanzierungsschlüssel (Annahme)

| | |
|-----------------|------|
| Anteil Bund: | 30 % |
| Anteil Kanton: | 35 % |
| Anteil Gemeinde | 35 % |

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal LV-Ü.3

LV-Ü.3.1 Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | B-Horizont | BBS.LV-Ü.x |



Handlungsbedarf 34 (Auszug Velonetzplan Seeland, Vernehmlassung 2019)

Kurzbeschreibung

Über die Büren- und Industriestrasse wird der kantonale ESP Lengnau auf kürzestem Wege ab der Autobahn erschlossen. Die Bürenstrasse selbst stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Lengnauer Nachbargemeinde Pieterlen und den Gemeinden südlich der Aare (z.B. Meisberg, Büren a.A.) sowie der Autobahn dar. Entsprechend ihrer Funktionen, ist die Bürenstrasse vom MIV und Schwerverkehr stark befahren. Im Rahmen der regionalen Velonetzplanung wurde für den Knoten ein Handlungsbedarf festgehalten (HB 34). Neben der hohen Verkehrsbelastung weist der Knoten Büren-/Industriestrasse eine unübersichtliche Lage für abbiegende oder querende Zufussgehende und Velofahrend auf, welche durch die Kurvenlage resultiert. Über den Knoten führt eine kantonale Hauptwanderroute und die Bürenstrasse ist Bestandteil des Basisnetz Veloalltagsrouten. Durch die Massnahme ist eine Verbesserung der Querungs- und Abbiegesituation sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Velo und Fussverkehr herzustellen.

| | | |
|---|--|---------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| 01.01.2028 | 31.12.2031 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Lengnau | Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK III / DLZ | Gemeinde Lengnau |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung | |
| Vororientierung | – | |
| Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | |
| Längsführung LV Kat.x: x /m | 10 m | |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) | |
| < 1 Mio. | – | |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | | |
| – | | |

Quantitative Angaben, Dokumente

- Velonetzplanung seeland.biel/bienne, 2020 (zurzeit in Vernehmlassung)

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal LV-Ü.3**LV-Ü.3.2 Lengnau – Stadt Grenchen, Krähenbergstrasse – Tannhofstrasse – Bahnhof Grenchen Nord**

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | B-Horizont | BBS.LV-Ü.x |

Kurzbeschreibung

Die Achse Krähenbergstrasse – Tannhofstrasse stellt ein wichtiges Verbindungsstück zwischen Lengnau und dem Zentrum von Grenchen abseits der Kantonsstrassen dar. Insbesondere der Bahnhof Grenchen Nord ist direkt an diese Achse angebunden.

Auf dem Abschnitt ausserhalb des Siedlungsbereiches ist die Verbindung heute mit Tempo 50 signalisiert und für den motorisierten Verkehr gesperrt. Da die Achse bereits im Bestand beliebt ist, vorwiegend beim Fussverkehr, bedarf es einfacher Massnahmen, um die Verträglichkeit und Sicherheit zwischen Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen (vor allem bei steigenden E-Bike-Nutzenden). Hierzu gehören u.a. für Velos passierfreundliche Absperrungen auf dem für MIV gesperrten Abschnitt (auf Seite Lengnau ist zurzeit eine Barriere), Signaletik für Veloverbindung, Prüfen Optimierungen für Velofahrende auf den zufahrenden Abschnitten (Vortritt, Sichtweiten).

Zusammen mit der Massnahme MIV-Auf.1.4 «Verbindung Schützengasse – Schild-Rust-Strasse» stellt die Achse eine durchgehende Fuss-/Veloverbindung durch die Agglomeration abseits der Hauptachse dar, d.h. zwischen Lengnau – Grenchen Bahnhof Nord – Grenchen Zentrum – Bettlach.

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Gemeinde

Lengnau und Stadt Grenchen

Federführung

Gemeinde Lengnau und Stadt Grenchen

Weitere Beteiligte

Private

Koordinationsstand

Vororientierung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

–

Leistungseinheiten (LE)

Längsführung LV Kat. x : xx /m

Anzahl LE

...

Kosten in Mio. CHF

< 1 Mio.

Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern)

Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 AG

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- LV-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Fuss- und Velooffensive
- MIV-Auf.1.4 Stadt Grenchen, Verbindung Schützengasse – Schild-Rust-Strasse

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Einzelmassnahme KM-Mu.1

KM-Mu.1 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| 4. Generation | – | A-Horizont | – |



Situationsplan Umgestaltung Bahnhofplatz (Stand 05.05.2020)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Der Bahnhofplatz Grenchen Süd weist im Bestand eine unübersichtliche Gestaltung auf: trotz einer Begegnungszonen-Signalisation ist die Strasse eher MIV-orientiert und bietet kaum Aufenthaltsqualität; es bestehen mehrere verteilte Bushaltekanten, die teilweise nur zum Ein-/Ausstieg oder zur Ausgleichszeit bedient werden; Warte- resp. Kiss-and-Ride-Bereiche fehlen.

Die Agglomeration Grenchen setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot ein. Als zentrale Drehscheibe innerhalb des ÖV-Systems hat der Bahnhof Grenchen Süd einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzung des ÖV und bildet auch die Schnittstelle zu den anderen Verkehrsarten (u.a. Anbindung Fussverkehr, Bike + Ride, Park + Ride). Da der Bahnhof aber nicht nur verkehrliche Funktionen erfüllt, sondern auch städtebauliche Funktionen wie Aufenthalts-, Begegnungs-, Bewegungs- oder Dienstleistungsraum bietet, ist seine Gestaltung von grosser Bedeutung. Die Gemeinde Grenchen hat 2017/2018 in einem breit abgestützten Prozess eine Variantenevaluation durchführen lassen und die Potentiale und möglichen Gestaltungsgrundsätze für den Bahnhofplatz erarbeitet. 2019/2020 wurde das Bauprojekt erarbeitet.

Die Aufwertung des Bahnhofplatzes nördlich vom Bahnhof stellt eine erste Etappe zur Gesamtaufwertung der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd dar.

Massnahme

Die Busse werden künftig über die neue Verbindungsstrasse zwischen Kunsthhaus und Migros geführt. Hier befinden sich konzentriert an einem Ort die Bushaltekanten. Über den Bahnhofplatz verkehren somit nur noch MIV, Taxi, Velofahrer und Fussgänger. Am Bahnhofsgebäude ist zugunsten der Aufenthaltsqualität nur Kurzparken (Kiss and Ride) möglich. Reguläre Parkplätze befinden sich in der westlichen Bahnhofstrasse. Der gesamte Bereich ist barrierefrei ausgebildet.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde in der Projektierung nachgewiesen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen – Förderung multimodale Mobilität – Multimodale Drehscheiben |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben. – Verbesserung Übergang Bahn–Bus / Aufwertung ÖV-Knotenpunkte Zugang |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategien Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität: <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive ÖV-Knotenpunkte – Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe |
| Hauptnutzen | <p>Wirkungskriterium 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage</p> <p>Die Funktion und Gestaltung des Bahnhofplatzes Grenchen Süd als lokale wie regionale multimodale Drehscheibe werden verdeutlicht und gestärkt. Verbesserte Umsteigebeziehungen und ein lesbarer Raum, wo Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr im Vordergrund stehen, unterstützen die kombinierte Mobilität.</p> |

Planungsstand

1

Bau- und Finanzreife

Projektierung / Plangenehmigung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024 (evtl. früher)

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2027

Federführung

Stadt Grenchen

Weitere Beteiligte

Regionaler Busbetreiber (BGU)

Kosten in Mio. CHF

5.65 Mio.

Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern)

–

Finanzierungsschlüssel (Annahme)

| | |
|-----------------|------|
| Anteil Bund: | .. % |
| Anteil Kanton: | .. % |
| Anteil Gemeinde | .. % |

Koordinationsstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Gesamtaufwertung multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd:

- KM-Mu.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost
- KM-Mu.3.1 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 2: Südseite, Studie
- KM-Mu.3.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie

Umweltverträglichkeit

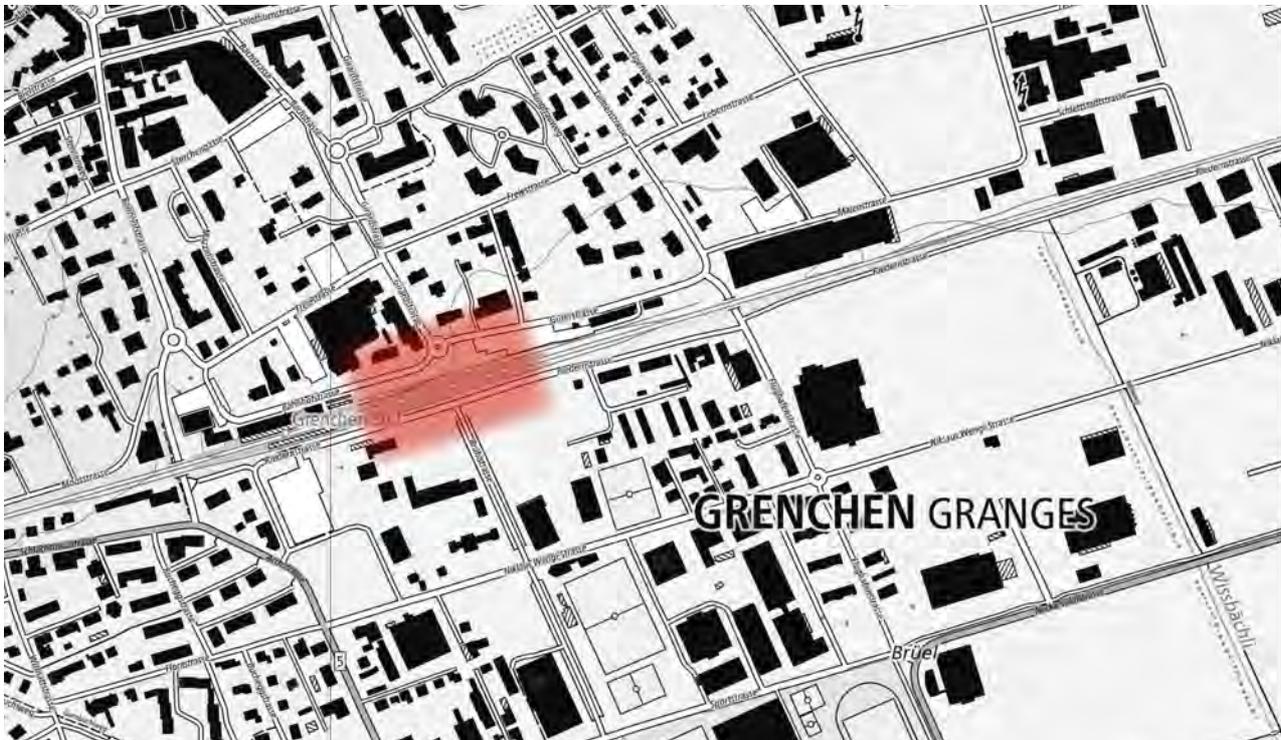
Die Umweltverträglichkeit wurde im Rahmen der Projektierung nachgewiesen.

Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadt Grenchen. Bahnhof Grenchen Süd – Neugestaltung Bahnhofplatz, Bericht Bauprojekt. GP Team Work, 05. Mai 2020
- Stadt Grenchen. Bahnhof Grenchen Süd – Neugestaltung Bahnhofplatz. Variantenevaluation. Metron, 16. November 2018

Einzelmassnahme KM-Mu.2**KM-Mu.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost**

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | B-Horizont | – |



Verortung Massnahmenbereich KM-Mu.2 (Kartengrundlage © Swisstopo)

Massnahmenbeschreibung**Ausgangslage und Zielsetzung**

Die Bahngleise stellen ein markantes Trennelement zwischen dem nördlichen und südlichen Teil von Grenchen dar. Die bestehenden Querungsmöglichkeiten beim Bahnhof Süd und der Leimen-/Flughafenstrasse liegen rund 470 m entfernt voneinander und sind insbesondere für den Veloverkehr unattraktiv. Für den Fuss- und Veloverkehr resultieren durch die Entfernungen – je nach Quell- und Zielort – mitunter grössere und längere Umwege. Insbesondere bei den Arbeitspendelnden stellt dies einen Widerstand dar.

Um eine attraktive Direktverbindung zwischen dem Zentrum von Grenchen, dem Bahnhof Grenchen Süd und dem Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm sowie den Freizeit-/Sportnutzungen zu erreichen, wird eine neue Unterführung benötigt. Die neue Verbindung dient dabei zur Schaffung einer neuen Nord-Süd-Stadtachse für den Fuss- und Veloverkehr und soll massgeblich zu einer Erhöhung des Anteils an Fuss- und Velowegen bei den Mobilitätsketten beitragen.

Massnahme

Neue Unterführung östlich vom Bahnhof, auf der Höhe Girardstrasse – Brühlstrasse.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde in der Studie BHF Grenchen Süd Velo- und Fussgängerunterführung vom 06.05.2020 nachgewiesen. Als vorläufige Bestvariante besteht eine Unterführung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

- | | |
|---------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen – Förderung multimodale Mobilität – Multimodale Drehscheiben |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung Fuss-/Velonetz: Netzlücken schliessen, direkte Linienführungen ermöglichen – Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben. |

| | |
|------------------------------------|--|
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr sowie Kombinierte Mobilität: <ul style="list-style-type: none"> – Agglomeration der kurzen Wege: Verbesserung Fuss- und Velovernetzung – Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr Durch die Massnahme entsteht zwischen dem Zentrum von Grenchen und dem Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm eine neue direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr, wo heute unattraktive und längere Umwegfahrten notwendig sind. Dies unterstützt eine MIV-arme Mobilität für die Arbeitnehmenden und Freizeitnutzenden und fördert dadurch den Gesamt-Modal Split der Agglomeration Grenchen zugunsten siedlungsverträglicher Verkehrsmittel. |

| | |
|------------------------------------|--|
| Planungsstand | Bau- und Finanzreife |
| 1 | Projektierung |
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
| 01.01.2028 | 31.12.2031 |
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Stadt Grenchen | SBB |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) |
| 10 - 15 Mio. | – |

Finanzierungsschlüssel (Annahme)

| | |
|-----------------|------|
| Anteil Bund: | 30 % |
| Anteil Kanton: | 35 % |
| Anteil Gemeinde | 35 % |

| | |
|---------------------------|--|
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Zwischenstand | – |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Gesamtaufwertung multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd:

- Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz
- KM-Mu.3.1 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 2: Südseite, Studie
- KM-Mu.3.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist im Rahmen der Projektierung nachzuweisen.

Quantitative Angaben, Dokumente

- BHF Grenchen Süd Velo- und Fussgängerunterführung, Machbarkeitsstudie, ssm architekten ag, 06.05.2020
- Strategie Ortsplanungsrevision Grenchen

Massnahmenpaket KM-Mu.3

Eigenleistung

KM-Mu.3 Massnahmenpaket Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd, Studien

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| 4. Generation | – | AVE | – |

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes auf der Nordseite und einer neuen Fuss-/Velounterführung, bestehen erste wichtige Massnahmen zur Ausbildung und Förderung der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd. Die zentrale Lage des Bahnhofs, welches als Scharnier zwischen dem Zentrum von Grenchen und dem Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm sowie dem Sportcluster fungiert, ist weiter zu stärken. Hierzu sind die Möglichkeiten einer besseren Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr sowie die städtebauliche Einbindung des Bahnhofs auf der Südseite in Studien aktiv zu prüfen.

Massnahme

Das Massnahmenpaket setzt sich aus folgenden Teilmassnahmen zusammen:

| | | | |
|-----------|--|-----|-------------|
| KM-Mu.3.1 | Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 2: Südseite, Studie | AVE | < 0.06 Mio. |
| KM-Mu.3.2 | Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie | AVE | < 0.06 Mio. |

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in den Studien nachzuweisen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Innerhalb Siedlungsgebiet quartierverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen – Förderung multimodale Mobilität – Multimodale Drehscheiben |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben. – Verbesserung Übergang Bahn–Bus / Aufwertung ÖV-Knotenpunkte Zugang |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategien Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität: <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive ÖV-Knotenpunkte – Ausbau Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage Die Massnahmen unterstützen die Ausbildung eines attraktiven Gesamtkonzeptes "multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd". Mit der Ermittlung der bestmöglichen Zugänglichkeit und Verknüpfung von Verkehrsmitteln, können die unterschiedlichen Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden adäquat in das Gesamtkonzept einfließen. |

Gesamtkosten Paket in Mio. CHF

0.12 Mio.

Finanzierungsschlüssel (Annahme): keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung

| | |
|------------------|-------|
| Anteil Bund: | ... % |
| Anteil Kanton: | 50 % |
| Anteil Gemeinde: | 50 % |

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist im Rahmen der Studien nachzuweisen.

Teilmassnahme Massnahmenpaket KM-Mu.3

Eigenleistung

KM-Mu.3.1 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 2: Südseite, Studie

| | | | |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | AVE | – |



Luftbild Bahnhof Grenchen Süd (© Swisstopo)

Kurzbeschreibung

Der südliche Bahnhofszugang stellt eine wichtige Erschliessungsfunktion zum Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und dem Sport-Cluster/Freizeitnutzungen dar. Für die dortigen Arbeitnehmenden und Besuchenden ist die Südseite des Bahnhofs das Eingangstor und die Visitenkarte von Grenchen. Im Bestand wird die Gestaltung der Funktion nicht gerecht.

Das Ziel ist eine Aufwertung des Bahnhofszugangs Süd, eine gute Veloparkierung und Strassenraumaufwertung.

| | | |
|--|--|---------------------------|
| Planungsstand | Bau- und Finanzierungsreife | |
| Handlungsbedarf identifiziert, Studie wird ausgelöst | – | |
| Voraussichtlicher Planungsbeginn | Voraussichtliches Planungsende | |
| 01.01.2024 | 31.12.2027 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Stadt Grenchen | Stadt Grenchen | SBB, Private |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung | |
| Vororientierung | – | |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) | |
| 0.06 Mio. | – | |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Gesamtaufwertung multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd + Mobilität im Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm:

- KM-Mu.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost
- NM-VM.2.1 Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und Umgebung, Studie

Siedlungsentwicklung:

S-UV.3.2 Masterplan Bahnhof Süd

Quantitative Angaben, Dokumente

Teilmassnahme Massnahmenpaket KM-Mu.3**Eigenleistung****KM-Mu.3.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie**

| | | | |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | AVE | – |

Kurzbeschreibung

Der Bahnhof Grenchen Süd stellt die multimodale Drehscheibe der Agglomeration Grenchen dar. Er fungiert in mehrfacher Hinsicht als Umsteige und Transitraum für die kombinierte Mobilität. Der Fuss- und Veloverkehr reagiert sensibel auf längere Umwege sowie unattraktive und unsichere Infrastrukturen.

Mit der Massnahme KM-Mu.2 «Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost» soll unter anderem eine physische Netzlücke geschlossen werden. Je nach Ziel-/Quellgebiet bedient die neue Verbindung aber nicht allen Wunschlinien. Wohn-, Einkaufs-, Freizeit- und Arbeitsstandorte sind rund um den Bahnhof dispers verteilt und nicht alle Verbindungen erfüllen die gleiche Funktion.

Mittels eines Masterplan Fuss- und Veloverkehr für den Raum Bahnhof Grenchen Süd ist die Netzhierarchie zu analysieren, der Ausbau- und Infrastrukturstandard festzulegen und Handlungsbedürfnisse zu eruieren. Aus dem Masterplan resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme Grenchen.

| | | |
|--|--|---------------------------|
| Planungsstand | Bau- und Finanzierungsreife | |
| Handlungsbedarf identifiziert, Studie wird ausgelöst | – | |
| Voraussichtlicher Planungsbeginn | Voraussichtliches Planungsende | |
| 01.01.2024 | 31.12.2027 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Stadt Grenchen | Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn + Stadt Grenchen | ggf. Private |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung | |
| Vororientierung | – | |
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) | |
| 0.06 Mio. | – | |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Gesamtaufwertung multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd + Mobilität im Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm:

- KM-Mu.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Unterführung Ost
- KM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie
- NM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement

Siedlungsentwicklung:

- S-UV.3.2 Masterplan Bahnhof Süd

Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadt Grenchen. Ortsplanungsrevision Grenchen. Analysephase, Modul 9: Vision Südost. Panorama AG, 01. April 2019
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau. Gesamtverkehrskonzept Neckarsulmstrasse. Erläuterungsbericht Planungsgrundsätze für den Verkehr. Kontextplan AG, 20. April 2016
- Stadt Grenchen. Zentrum Süd. Konzeptstudie Verkehrssituation. Kontextplan AG, 23. Januar 2014
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau; Stadt Grenchen; Gemeinde Bettlach. Industrieerschliessung Neckarsulmstrasse. Konzeptbericht. Kontextplan AG, david&von arx Landschaftsarchitektur gmbh, 09. Mai 2012
- Gemeinde Bettlach. Erschliessung Industrie Südwest. Kontextplan AG, 06. März 2012

Einzelmassnahme KM-Ü.1

Eigenleistung

KM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| 4. Generation | – | AvE | – |



Bike+Ride Grenchen Süd



Referenzbild Velostation Bahnhof Lyss

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Um den Anteil der nachhaltigen Verkehrsmittel am Modal Split zu erhöhen, sind die Widerstände bei der kombinierten Mobilität zu reduzieren und die Zurücklegung von Etappen mit dem Velo und der Bahn zu fördern. Hierfür bedarf es attraktive Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen, um vor allem die Benutzung des öffentlichen Verkehrs für Arbeitspendelnde zu fördern.

Bei der Veloparkierung am Bahnhof bestehen erhöhte Anforderungen: direkte Nähe zu den Perrons / Bahnhofzugängen, genügend Abstellplätze, gute Einsehbarkeit und Beleuchtung, Abschliessmöglichkeit und möglichst allwettertauglich dank Überdeckung. In der Agglomeration Grenchen ist die Topographie eine Herausforderung für die Velofahrenden. E-Bikes können dem Widerstand entgegenwirken. E-Bike-Fahrende stellen jedoch erhöhte Anforderungen an die Veloparkierung: Insbesondere die Abschliessmöglichkeit, Überdeckung und gegebenenfalls auch die Auflademöglichkeit für den Akku sind wichtige Kriterien.

Massnahme

- Überprüfung Infrastrukturzustand und Auslastung Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen.
- Potenzial für Velostationen / bewachte Veloparkierung / Veloboxen und Auflademöglichkeiten E-Bikes eruieren; dies insbesondere an den Bahnhöfen Grenchen Süd und Grenchen Nord.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Studie nachzuweisen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | Förderung multimodale Mobilität |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben. – Angebot Veloparkierung nachfragegerecht ausbauen |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> – Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: Attraktive Veloinfrastruktur – Teilstrategie Kombinierte Mobilität: Förderung Multimodalität |
| Hauptnutzen | <p>Wirkungskriterium 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage</p> <p>Die Massnahmen bewirken eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehungen Veloverkehr/Bahn werden attraktiver und der Modal Split wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert.</p> |

Planungsstand

Handlungsbedarf identifiziert, Konzepterarbeitung wird ausgelöst

Bau- und Finanzierungsreife

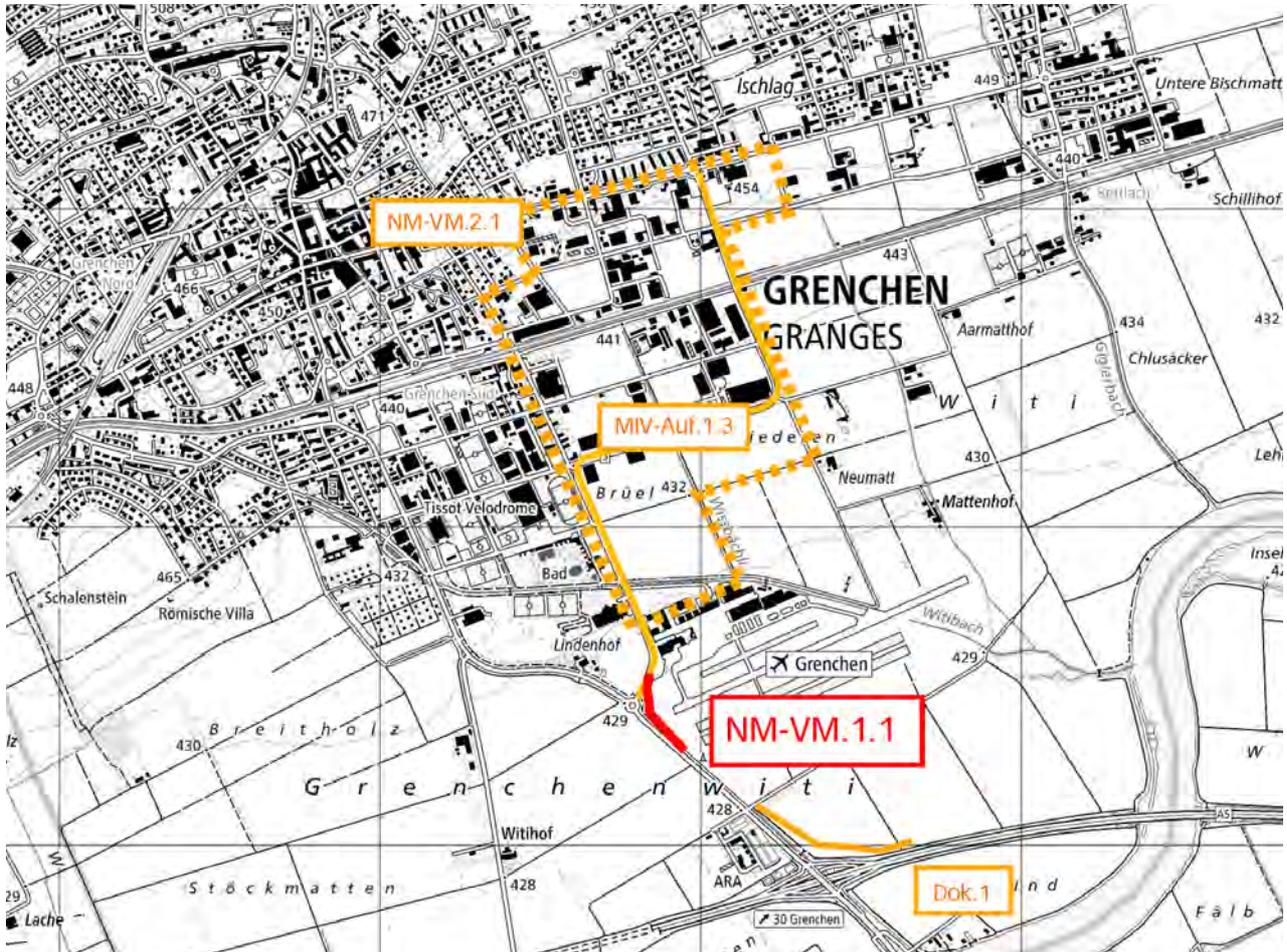
–

| | |
|--|---|
| Voraussichtlicher Planungsbeginn 01.01.2024 | Voraussichtliches Planungsende 31.12.2027 |
| Federführung Aggloverein Grenchen (Lead: Stadt Grenchen) | Weitere Beteiligte Gemeinden Lengnau und Bettlach , Private |
| Kosten in Mio. CHF 0.33 Mio. | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) – |
| Finanzierungsschlüssel (Annahme): keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung | |
| Anteil Bund: 0 % Anteil Kanton: 50 % Anteil Gemeinde 50 % | |
| Koordinationsstand Vororientierung | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung – |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | |
| – NM-VM.2.1 Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und Umgebung, Studie – NM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement | |
| Umweltverträglichkeit | |
| Die Umweltverträglichkeit ist grundsätzlich gegeben. | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | |

Massnahmenpaket NM-VM.1

NM-VM.1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Verkehrsmanagement

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| 4. Generation | – | A-Horizont | – |



Verortung Teilmassnahme NM-VM.1.1 sowie NM-VM.2.1, MIV-Auf.1.3 und Dok.1, welche im engen Zusammenhang mit den Teilmassnahmen stehen (Kartengrundlage © Swisstopo).

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Verkehrssystem von Grenchen wird stark beeinflusst von dem nahe gelegenen Autobahnanschluss sowie dem Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm. Als verkehrliches Nadelöhr besteht die Achse Flughafen-/Archstrasse, welche die unterschiedlichen Verkehrsströme aufnimmt und bündelt resp. wieder verteilt. Durch die hohe Konzentration an Arbeitsplätzen bestehen im Neckarsulm-Gebiet vielfältige Mobilitätsströme, welche sich überlagern mit der Durchbindungsfunktion für das übrige Siedlungsgebiet. Insbesondere in der Hauptverkehrszeit resultieren Verkehrsüberlastungen. Mit einem vielschichtigen Verkehrsmanagement-Ansatz soll die Ausgangslage für eine MIV-arme Mobilität der Arbeitnehmenden verbessert werden sowie ein sicheres und flüssiges Verkehrssystem erzielt werden.

Das Massnahmenpaket NM-VM.1 steht in einem engen Zusammenhang mit dem Massnahmenpaket NM-VM.2 und der MIV-Teilmassnahme MIV-Auf.1.3.

Massnahme

Das Massnahmenpaket setzt sich aus folgenden Teilmassnahmen zusammen:

| | | | |
|-----------|--|---|----------|
| NM-VM.1.1 | Stadt Grenchen, Minderung Verlustzeiten ÖV beim Knoten Flughafen- / Archstrasse (Busbevorzugung) | A | 0.8 Mio. |
|-----------|--|---|----------|

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Projektierung der einzelnen Teilmassnahmen nachzuweisen.

| | |
|-----------------------------------|--|
| Zweckmässigkeit und Nutzen | |
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> – Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen – Direkte Anbindung der Arbeitsschwerpunkte an Autobahnanschlüsse über Kantonsstrassen mit Schonung von Wohngebieten – Förderung multimodale Mobilität |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> – Verlustzeiten beim strassengebundenen ÖV: in der Folge sind die Fahrplanstabilität (Busunternehmung) wie auch die ÖV-Anschlüsse (Bus Kunden) gefährdet. – Verbesserung des Verkehrsflusses sowie der Verkehrssicherheit am Knoten Flughafen- / Archstrasse – Siedlungsschwerpunkte und Hot Spots nachfragegerecht und wirtschaftlich erschliessen (Arbeitsplatzgebiete, Sport/Freizeit, Zentren) |
| Bezug zu den Teilstrategien | <p>Teilstrategien Nachfrageorientierte Mobilität / Motorisierter Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren – Verkehrssicherheit im Übergang Autobahn - Basisnetz Agglomeration Grenchen erhöhen <p>Förderung Multimodalität</p> |
| Hauptnutzen | <p>Wirkungskriterien 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung und 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage</p> <p>Mit den Teilmassnahmen des Paketes sowie einzelnen BGK-Massnahmen zum MIV, wird der Verkehrsablauf in Grenchen – und insbesondere im Übergang zwischen dem National- und Basisstrassennetz – deutlich verbessert. Der strassengebundene öffentliche Verkehr kann durch Bevorzugungsmassnahmen profitieren, wodurch die Einhaltung des Taktfahrplans unterstützt und Anschlussbrüche reduziert werden.</p> |
| Gesamtkosten Paket in Mio. CHF | Finanzierungsschlüssel (Annahme): |
| 0.8 Mio. | Siehe Teilmassnahmen |

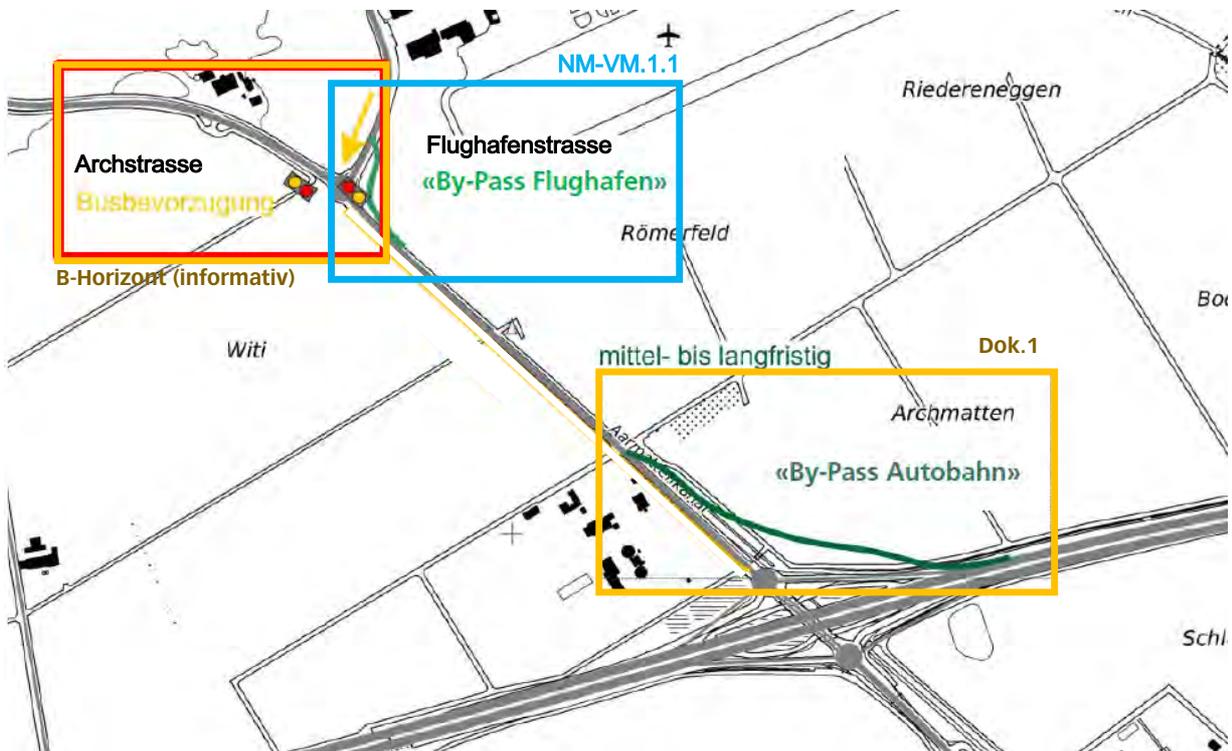
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Teilmassnahme Massnahmenpaket pauschal NM-VM.1

NM-VM.1.1 Stadt Grenchen, Minderung Verlustzeiten ÖV beim Knoten Flughafen- / Archstrasse (Busbevorzugung)

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| 4. Generation | - | A-Horizont | - |



Knoten Flughafen- / Archstrasse mit By-Pass Flughafen (NM-VM.1.1), Busbevorzugung Archstrasse (B-Horizont) sowie By-Pass Autobahn (Dok.1)

Kurzbeschreibung

Die Arch- und Flughafenstrasse weisen unter anderem aufgrund deren Bedeutung im Strassennetz hohe Verkehrsbelastungen auf und Kolonnenbildungen zählen zur Tagesordnung. Davon betroffen ist auch der strassengebundene öffentliche Verkehr mit der Buslinie Nr. 33 in Fahrtrichtung Büren a. Aare der Busbetriebe Grenchen und Umgebung (BGU). Im Rahmen einer Verkehrsstudie konnte aufgezeigt werden, dass die Verlustzeiten für den Bus insbesondere auf der Flughafenstrasse bei der Zufahrt zum Knoten Arch-/Flughafenstrasse in Fahrtrichtung Büren a. Aare entstehen. Als weitere Erkenntnis ging hervor, dass trotz regelmässigen Rückstaubildungen die heutigen Verlustzeiten zwischen dem Knoten Arch- / Flughafenstrasse und dem Autobahnanschluss Grenchen in einem vertretbaren Ausmass sind, was eine separate Busspur nicht rechtfertigt.

Am Knoten Arch- / Flughafenstrasse ist eine Busspur inklusive Busbevorzugung (Dunkelanlage mit Busanmeldung) sowie ein By-Pass («By-Pass Flughafen») vorgesehen. Aufgrund der Schnittstelle zum Betriebs- und Gestaltungs-konzept Neckarsulm- / Flughafenstrasse (siehe MIV Auf-1.3) ist die Länge und Lage der Busspur noch ungewiss, worum diese Massnahme im B-Horizont eingestuft wird. Mittels Verkehrssimulationen konnte jedoch aufgezeigt werden, dass die Erstellung eines By-Passes bereits den Verkehrsfluss im Kreisel wie auch auf der Zufahrt zum Kreisel (Flughafenstrasse) deutlich verbessert. So soll in einem ersten Schritt (A-Horizont) der By-Pass am Kreisel erstellt werden.

Massnahme im A-Horizont: By-Pass Flughafen

Massnahme im B-Horizont: LSA- Dunkelanlage Busbevorzugung, Busspur Flughafenstrasse (Erstellung im Anschluss an Umsetzung By-Pass Flughafen; Massnahme wird für AP 5.Generation präzisiert)

Planungsstand

Vorprojekt (By-Pass)

Bau- und Finanzierungsreife

-

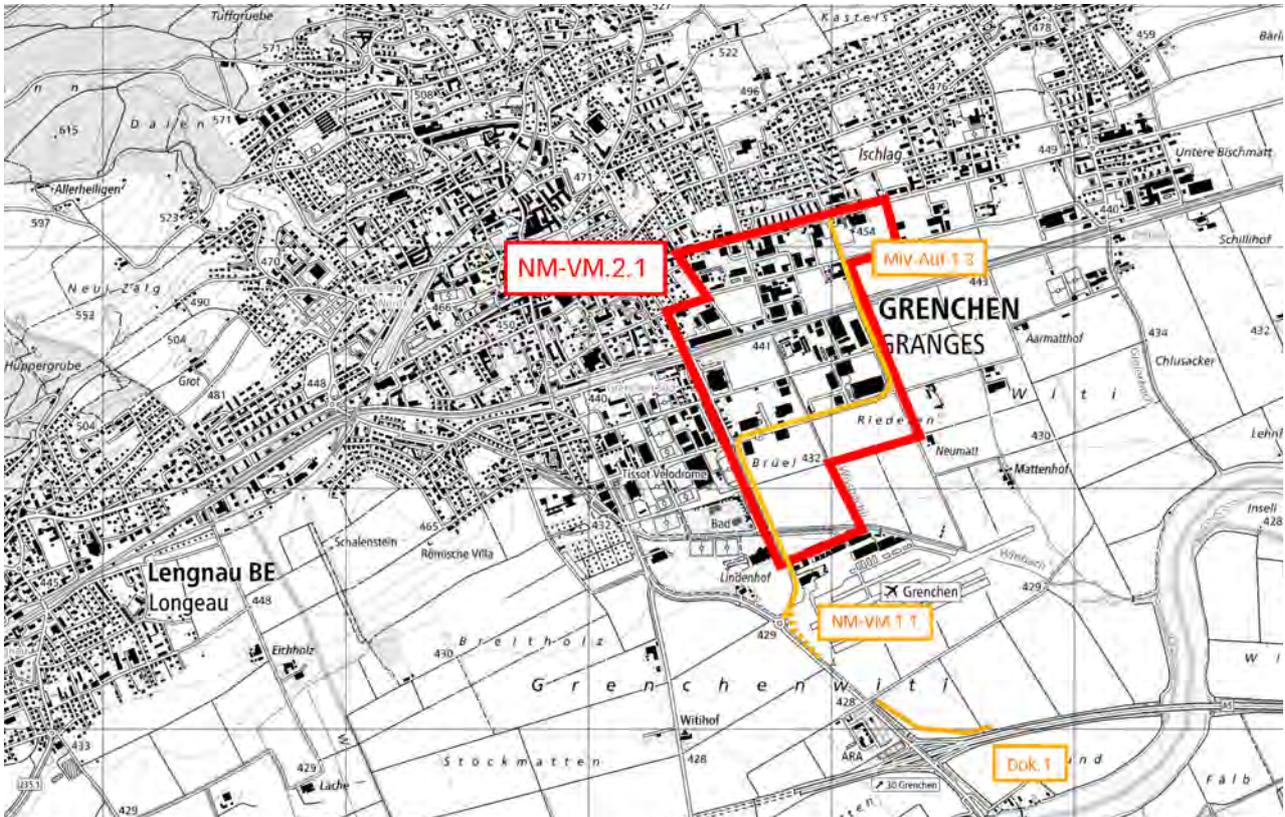
| | |
|--|---|
| Voraussichtlicher Baubeginn 01.01.2026 | Voraussichtliche Inbetriebnahme 31.12.2026 |
| Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn | Weitere Beteiligte Stadt Grenchen, Regionaler Busbetreiber (BGU) |
| Kosten in Mio. CHF 0.8 Mio. (By-Pass Flughafen) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) – |
| Finanzierungsschlüssel (Annahme): | |
| Anteil Bund: | 30 % |
| Anteil Kanton: | 55 % |
| Anteil Gemeinde: | 15 % |
| Koordinationsstand Zwischenstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung – |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | |
| <ul style="list-style-type: none"> – MIV-Auf.1.3 Stadt Grenchen, BGK Neckarsulm- / Flughafenstrasse – ÖV-Ü1.1 Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzeptes – NM-VM.2.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklung Arbeit Neckarsulm und Umgebung | |
| Siedlungsentwicklung: | |
| <ul style="list-style-type: none"> – S-SA.5 Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm | |
| Umweltverträglichkeit | |
| Die Umweltverträglichkeit ist grundsätzlich gegeben. | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | |
| <ul style="list-style-type: none"> – Wird noch ergänzt – Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau. A5 Anschluss Grenchen / Archstrasse. Verkehrstechnische Analyse, Machbarkeit und Verkehrssimulation. BSB+Partner Ingenieure und Planer, 9. April 2019 – Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau. Gesamtverkehrskonzept Neckarsulmstrasse. Erläuterungsbericht Planungsgrundsätze für den Verkehr. Kontextplan AG, 20. April 2016 – Stadt Grenchen. Zentrum Süd. Konzeptstudie Verkehrssituation. Kontextplan AG, 23. Januar 2014 | |

Massnahmenpaket NM-VM.2

Eigenleistungen

NM-VM.2 Massnahmenpaket Mobilitätskonzepte, Studien

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| 4. Generation | – | AVE | – |



Verortung Teilmassnahme NM-VM.2.1 sowie NM-VM.1.1, MIV-Auf.1.3 und Dok.1, welche im engen Zusammenhang mit der Teilmassnahme stehen (Kartengrundlage © Swisstopo).

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Verkehrssystem von Grenchen wird stark beeinflusst von dem nahe gelegenen Autobahnanschluss sowie dem Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm. Als verkehrliches Nadelöhr besteht die Achse Flughafen-/Archstrasse, welche die unterschiedlichen Verkehrsströme aufnimmt und bündelt resp. wieder verteilt. Durch die hohe Konzentration an Arbeitsplätzen bestehen im Neckarsulm-Gebiet vielfältige Mobilitätsströme, welche sich überlagern mit der Durchbindungsfunktion für das übrige Siedlungsgebiet. Insbesondere in der Hauptverkehrszeit resultieren Verkehrsüberlastungen. Mit einem vielschichtigen Verkehrsmanagement-Ansatz soll die Ausgangslage für eine MIV-arme Mobilität der Arbeitnehmenden verbessert werden sowie ein sicheres und flüssiges Verkehrssystem erzielt werden.

Massnahme

Das Massnahmenpaket setzt sich aus folgenden Teilmassnahmen zusammen:

| | | | |
|-----------|---|-----|-----------|
| NM-VM.2.1 | Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und Umgebung | AVE | 0.15 Mio. |
|-----------|---|-----|-----------|

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Projektierung der einzelnen Teilmassnahmen nachzuweisen.

| | |
|-----------------------------------|--|
| Zweckmässigkeit und Nutzen | |
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> - Attraktive, direkte ÖV-Verbindungen - Direkte Anbindung der Arbeitsschwerpunkte an Autobahnanschlüsse über Kantonsstrassen mit Schonung von Wohngebieten - Förderung multimodale Mobilität |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsschwerpunkte und Hot Spots nachfragegerecht und wirtschaftlich erschliessen (Arbeitsplatzgebiete, Sport/Freizeit, Zentren) - Koordination Parkierung Arbeitsplatzgebiete, Schaffung attraktive ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen |
| Bezug zu den Teilstrategien | <p>Teilstrategien Nachfrageorientierte Mobilität / Motorisierter Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Agglomeration Grenchen: Verkehrslenkung und Signalisation optimieren - Verkehrssicherheit im Übergang Autobahn - Basisnetz Agglomeration Grenchen erhöhen - Förderung Multimodalität - Mobilitätskonzepte Hot Spots |
| Hauptnutzen | <p>Wirkungskriterien 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung und 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage</p> <p>Mit den Teilmassnahmen des Paketes sowie einzelnen BGK-Massnahmen zum MIV, wird der Verkehrsablauf in Grenchen – und insbesondere im Übergang zwischen dem National- und Basisstrassennetz – deutlich verbessert.</p> <p>Indem das Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm gesamtheitlich angeschaut wird, können ungenutzte Potentiale herauskristallisiert und Synergien zwischen den einzelnen Arbeitsplatzgebieten bestmöglich hergestellt werden. Von den definierten Massnahmen und Anreizen zur siedlungsverträglichen Mobilität können im besten Fall mehrere Firmen profitieren, was die Bereitschaft zur Umsetzung steigert (z.B. durch geteilte Investitionskosten und einen haushälterischen Umgang mit den begrenzten räumlichen Ressourcen ermöglicht. Die Massnahme wirkt sich deutlich positiv auf den Modal Split des Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm aus.</p> |
| Gesamtkosten Paket in Mio. CHF | Finanzierungsschlüssel (Annahme): keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung |
| 0.15 Mio. | Siehe Teilmassnahmen |

Quantitative Angaben, Dokumente

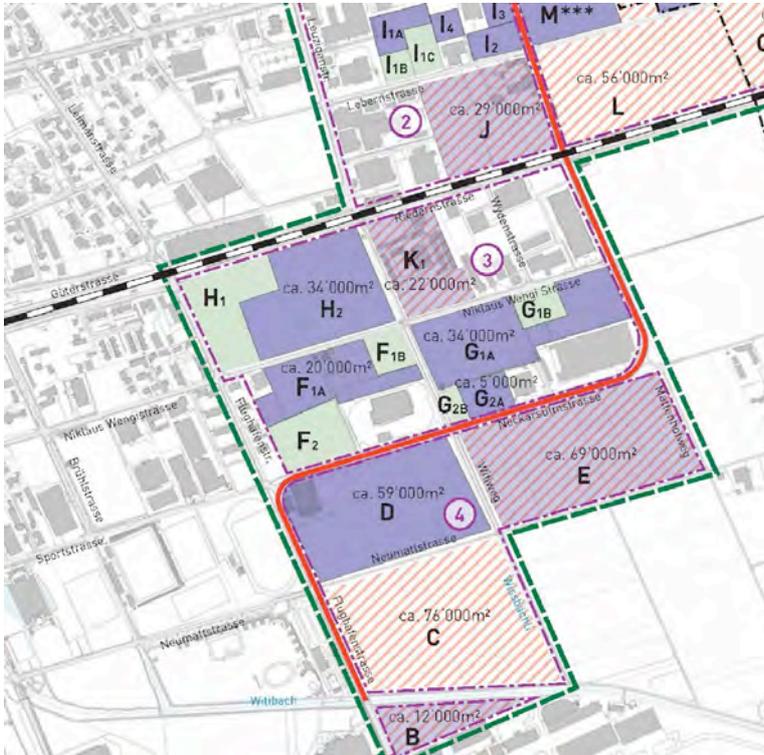
-

Teilmassnahme Massnahmenpaket NM-VM.2

Eigenleistung

NM-VM.2.1 Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und Umgebung

| | | | |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | - | AVE | - |



Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm

Kurzbeschreibung

Mit Hilfe eines – in intensiver Zusammenarbeit des Kantons Solothurn mit der Agglomeration Grenchen – erarbeiteten Mobilitätsplans, soll die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration nicht auf der Einzelfallebene, sondern in einer Gesamtbetrachtung aktiv gesteuert und damit sichergestellt werden, dass auch in Zukunft eine attraktive Siedlungsentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Bevölkerung und Wirtschaft, für Pendelnde, Kunden und Besuchende gewährleistet werden kann.

Unter dem Aspekt der Abstimmung von Siedlung und Verkehr stehen die Entwicklungsabsichten, deren Ausmass und Nutzung, mit den verkehrlichen Auswirkungen, konkret durch die Verkehrserzeugung, im Vordergrund. Im Rahmen einer Mobilitätsstudie ist nebst der heutigen Verkehrssituation näher auf den neu induzierten Verkehr sowie mögliche Lenkungs-massnahmen einzugehen. Dabei dürfte die Parkierungsthematik wie auch die Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs von besonderem Interesse sein.

| | |
|---|---|
| Planungsstand Handlungsbedarf identifiziert, Konzeptarbeit wird ausgelöst | Bau- und Finanzierungsreife - |
| Voraussichtlicher Planungsbeginn 01.01.2024 | Voraussichtliches Planungsende 31.12.2027 |
| Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, Stadt Grenchen | Weitere Beteiligte ggf. Private |

| | |
|---------------------------|--|
| Kosten in Mio. CHF | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern) |
| 0.15 Mio. | – |

Finanzierungsschlüssel (Annahme): keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung

| | |
|-----------------|------|
| Anteil Bund: | 0 % |
| Anteil Kanton: | 50 % |
| Anteil Gemeinde | 50 % |

| | |
|---------------------------|--|
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung |
| Vororientierung | – |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- MIV-Auf.1.3 Stadt Grenchen, BGK Neckarsulm- / Flughafenstrasse
 - ÖV-Ü1.1 Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzeptes
 - LV-V.1 Agglomeration Grenchen, Veloschnellroute Grenchen – Solothurn
 - NM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement
 - NM-VM.1.1 Stadt Grenchen, Minderung Verlustzeiten ÖV beim Knoten Flughafen- / Archstrasse (Busbevorzugung)
- Siedlungsentwicklung:
- S-SA.5 Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist grundsätzlich gegeben.

Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadt Grenchen. Ortsplanungsrevision Grenchen. Analysephase, Modul 9: Vision Südost. Panorama AG, 01. April 2019
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau. Gesamtverkehrskonzept Neckarsulmstrasse. Erläuterungsbericht Planungsgrundsätze für den Verkehr. Kontextplan AG, 20. April 2016
- Stadt Grenchen. Zentrum Süd. Konzeptstudie Verkehrssituation. Kontextplan AG, 23. Januar 2014
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau; Stadt Grenchen; Gemeinde Bettlach. Industrieerschliessung Neckarsulmstrasse. Konzeptbericht. Kontextplan AG, david&von arx Landschaftsarchitektur gmbh, 09. Mai 2012
- Gemeinde Bettlach. Erschliessung Industrie Südwest. Kontextplan AG, 06. März 2012

Einzelmassnahme NM-Ü.1

**Daueraufgabe +
Eigenleistung**

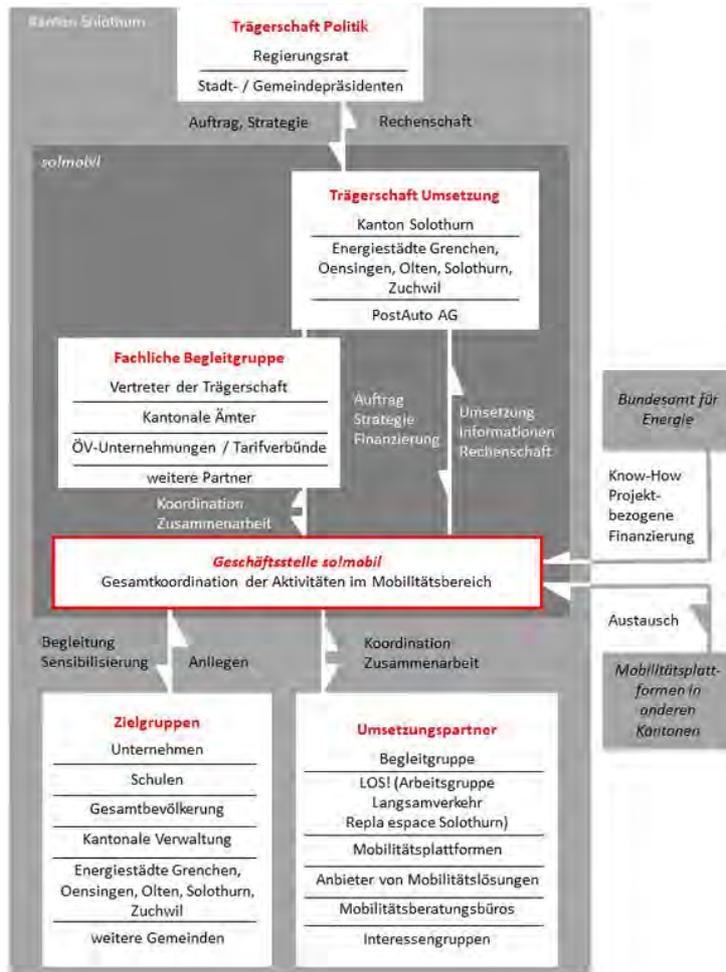
NM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement

AP-Generation
4. Generation

ARE-Code
-

Priorität
AVE/BVE/CVE

Verweis andere AP / RGSK
-



Organigramm «so!mobil»

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Das wachsende Mobilitätsbedürfnis auf den verschiedenen Verkehrsträgern (MIV und ÖV) führt während den Spitzenzeiten zu Kapazitätsengpässen sowie zu Luft- und Lärmbelastungen, insbesondere in den Agglomerationen, was wiederum negative Folgen auf die Standortqualität für Wohnbevölkerung und Wirtschaft hat. Aufgrund des bestehenden hohen MIV-Anteils in der Agglomeration Grenchen und der anhaltenden, prognostizierten Verkehrszunahme besteht darum Handlungsbedarf bei der Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens. Unnötiger Verkehr soll möglichst vermieden werden und der Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr umgelagert werden. Um diese Ziele zu erreichen strebt die Agglomeration Grenchen die Umsetzung von nachfrageseitigen Massnahmen im Bereich ‚Mobilitätsmanagement‘ an.

2008 rief der Kanton Solothurn in Zusammenarbeit mit den Energiestädten Grenchen, Olten, Solothurn und Zuchwil sowie mit verschiedenen ÖV-Unternehmungen das Mobilitätsprogramm «so!mobil» ins Leben. Als eine Koordinationsplattform rund um das Thema Mobilität vermittelt «so!mobil» Kenntnisse über die vorhandenen Mobilitätsangebote und führt dazu verschiedene Veranstaltungen sowie Aktionen durch. Das Potenzial umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist heute noch nicht ausgeschöpft.

Massnahme

Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements ...

- zielen auf einen effizienten, sozial- und umweltverträglichen Verkehr.
- basieren auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination.

Die Massnahmen werden jedes Jahr in einem Programm festgelegt und veröffentlicht. Für das Programm 2019/2020 sind beispielhaft folgende Massnahmen formuliert (Auszug Programm):

- Kommunikation: Präsenz des Themas Mobilität und Mobilitätsmanagement sowie von «so!mobil» in Medien und Öffentlichkeit, mit Fokus auf zielgruppenspezifische Medien.
- MM für Unternehmen: Koordination und Umsetzung des Programms ‚Mobilitätsmanagement in Unternehmen von EnergieSchweiz in Trägergemeinden und im ganzen Kanton; Promotion Bike to Work » und «Eco-Drive».
- MM für Schulen: Aktionen «Walk to School» und «Bike to School»; Bekanntmachung des Flyers «Gefährlich» zum Thema Elterntaxis bei den Lehrpersonen; Promotion und Organisation von Mobilitätsbildung (z.B. Lernmodule ‚clevermobil‘, ‚Schule mobil‘)
- MM für Gesamtbevölkerung: Organisation von Mobilitätstagen im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche; Unterstützung der regionalen Kurskoordination und Promotion in den Gemeinden von z.B. «mobil sein & bleiben»-Kursen, Rollator-Kursen, SBB mobile Kurse

Machbarkeit

Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit wurden geprüft.

Zweckmässigkeit und Nutzen

| | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> - Förderung multimodale Mobilität - Innerhalb Siedlungsgebiet quaterverträglicher Verkehr mit guten ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> - Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln - Koordination Parkierung Arbeitsplatzgebiete, Schaffung attraktive ÖV-, Fuss- und Veloverbindungen |
| Bezug zu den Teilstrategien | Teilstrategie Kombinierte Mobilität: <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsmanagement Agglomeration Grenchen - Förderung Multimodalität |
| Hauptnutzen | Wirkungskriterium 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann folgendes erreicht werden: Eine Verbesserung des Informationsangebots und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, eine Verringerung der Reisezeiten durch Entlastung des Strassennetzes, eine Verbesserung der Nachfrage nach ÖV-Leistungen und damit Verbesserung der Auslastung, eine Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, eine Verringerung der Stausituationen sowie eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten durch Entlastung des Strassennetzes und optimaler Verkehrsmittelwahl. |

Planungsstand

Die Stadt Grenchen ist bereits Trägerschaft für die Umsetzung bei «so!mobil».

Bau- und Finanzreife

-

Voraussichtlicher Beginn

01.01.2024

Voraussichtliches Ende

Daueraufgabe

Federführung

Geschäftsstelle so!mobil
Trägerschaft so!mobil

Weitere Beteiligte

Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn,
 Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn,
 Amt für Wirtschaft und Arbeit des Kantons Solothurn (Energiefachstelle)
 Energiestädte Grenchen, Oensingen, Olten, Solothurn und Zuchwil

Kosten in Mio. CHF

Die anfallenden Kosten für das jeweilige Mobilitätsprogramm werden je zur Hälfte vom Kanton Solothurn und den am Projekt beteiligten Energiestädten (Grenchen, Olten, Solothurn und Zuchwil) getragen.

Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz (bei Massnahmen im Kanton Bern)

-

Finanzierungsschlüssel: keine Infrastrukturkosten, Eigenleistung

Anteil Bund: 0 %
 Anteil Kanton: 50 %
 Anteil Gemeinde: 50 %

| | |
|--------------------|---|
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Festsetzung | – |

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist grundsätzlich gegeben.

Quantitative Angaben, Dokumente

Aktuell: so!mobil Programm 2019 – 2020 (www.so-mobil.ch)

Das Programm wird fortlaufend für die Folgejahre verfasst und baut auf den vorangegangenen Jahren auf.

Dokumentationsblatt Einzelmassnahme Dok. 1**Dok. 1 Verkehrssicherheit Autobahnanschluss Grenchen, Bypass Archstrasse**

| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| 4. Generation | – | B-Horizont | – |



Luftbild Autobahnanschluss Grenchen (PLATZHALTER, evtl. Projektplan) (Karte © Swisstopo)

Massnahmenbeschreibung**Ausgangslage und Zielsetzung**

Beim Autobahnanschluss Grenchen kommt es regelmässig zu Verkehrsüberlastungen. Insbesondere in den Morgen- und Abendspitzenstunden kann der von Solothurn kommende Verkehr nicht adäquat vom nachgelagerten Strassennetz aufgenommen werden. Der Verkehr staut sich auf die Autobahn zurück, was ein massives Sicherheitsrisiko bedeutet. Als temporäre Massnahme besteht zurzeit die Möglichkeit bei Stau auch den Pannestreifen zum Aufstellen zu benutzen. Infolge der hohen Belastung und dem stockenden Verkehr, resultieren auf der Archstrasse und der Autobahnausfahrten vermehrt Auffahrunfälle.

Verbesserung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (Die beiden Kreisel und die Autobahnausfahrt aus Richtung Solothurn kommend, weisen eine erhöhte Unfalldichte auf [keine Unfallschwerpunkte].

- Optimierung Verkehrsablauf im Übergang zwischen Nationalstrasse und Kantonsstrasse
- Verbesserung Veloführung im Knotenbereich
- Positive Wirkung auf bisher nachgelagerte Effekte: Reduktion von Stau und Ausweichverkehr

Massnahme und Schnittstellen

Als übergeordnete Massnahme (nicht Bestandteil des Agglomerationsprogrammes) soll der Autobahnanschluss A5 Grenchen mit einem Bypass aus der Fahrtrichtung Solothurn erweitert werden. Als Massnahme im Agglomerationsprogramm Grenchen ist die Erstellung einer separaten Velobrücke vorgesehen, die den Veloverkehr vom Autobahnanschluss entflechten und damit die heutige gefährliche Situation zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr entschärfen soll.

Machbarkeit

Die Machbarkeit konnte nachgewiesen werden.

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

Bundesamt für Strassen ASTRA

Weitere BeteiligteAmt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Unmittelbarer Zusammenhang:

- MIV-Auf.1.3 Stadt Grenchen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Flughafenstrasse
- NM-VM.1.1 Stadt Grenchen, Minderung Verlustzeiten ÖV beim Knoten Flughafen- / Archstrasse

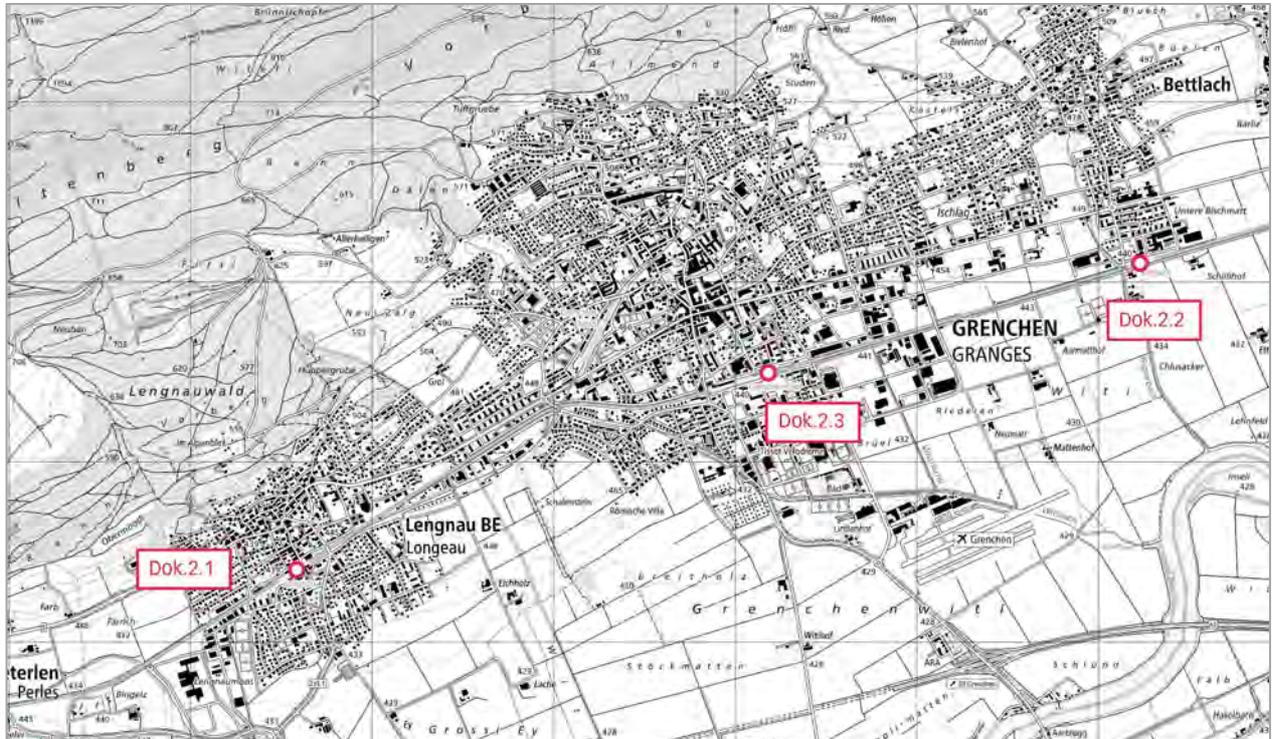
Als Schnittstelle in der Gesamtbetrachtung:

- MIV-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Mobilitätsplan, Studie
- NM-VM.2.1 Stadt Grenchen, Mobilitätskonzept Entwicklungsgebiet Arbeit Neckarsulm und Umgebung, Studie

Dokumentationsblatt Massnahmenpaket Dok.2

Dok.2 Aufwertung Bahnhöfe, A-, B- und C-Horizont

| | | | |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | A/B/C | – |



Verortung Teilmassnahmen Dok.2.1, Dok.2.2 und Dok.2.3 (Kartengrundlage © Swisstopo)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Für ein attraktives, dichtes und nachfragegerechtes Bahnangebot werden in den nächsten Jahrzehnten über den Bahninfrastrukturfond (BIF) schweizweit zahlreiche Ausbauten im Nah- und Fernverkehr ermöglicht. Mit den bisher beschlossenen Ausbauschritten STEP 2025 und STEP 2030/35 profitiert die Agglomeration Grenchen durch Modernisierungen ihrer Bahnhofsinfrastrukturen und Taktverdichtungen nach Biel und Solothurn. Dies stärkt die Erreichbarkeit der Agglomeration und fördert den Anteil des Öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität am Modal Split.

Massnahmen und Schnittstellen

Das Massnahmenpaket setzt sich aus folgenden Teilmassnahmen zusammen:

| Teilmassnahme | Horizont | Schnittstelle |
|---|----------|--|
| Dok.2.1 Bahnhof Lengnau, Ausbau Publikumsanlagen | B | ÖV-Ü.1.2 Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie STEP, Taktverdichtung / BehiG |
| Dok.2.2 Bahnhof Bettlach, Ausbau Publikumsanlagen | B | ÖV-Ü.1.1 Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie STEP, BehiG |
| Dok.2.3 Bahnhof Grenchen Süd, Wendegleis | C | STEP, Taktverdichtung / neues Angebot |

Dokumentationsblatt Teilmassnahme Massnahmenpaket Dok.2

Dok.2.1 Bahnhof Lengnau, Ausbau Publikumsanlagen

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | A-Horizont | BBS.Dok-x |



Luftbild Bahnhof Lengnau (Karte © Swisstopo)

Kurzbeschreibung

Geplant ist der funktionale und behindertengerechte Ausbau der Publikumsanlagen mit 160 m langen Perrons und beidseitigem Zugang über Rampen via die bestehende Personenunterführung.

Im Ausbausschritt STEP 2030/35 ist ein Angebotsausbau zwischen Biel – Moutier – Delémont - Basel geplant (Taktverdichtung auf 30 Minuten). Zusammen mit dem geplanten Anschluss der Buslinie an den Bahnhof Lengnau, wird der Bahnhof Lengnau deutlich gestärkt und attraktiver.

| | | |
|------------------------------------|--|---------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| Ende 2025 | 2026 | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte |
| Lengnau | Bundesamt für Verkehr BAV, SBB | Gemeinde Lengnau |

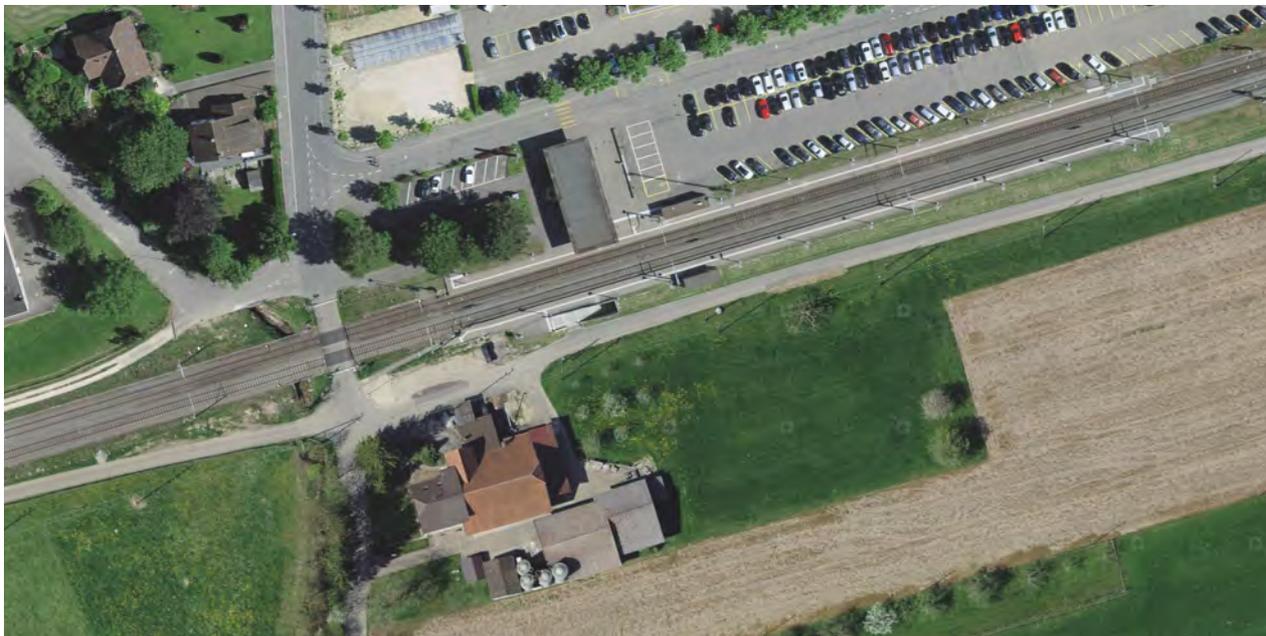
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- ÖV-Ü.1.1 Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie
- ÖV-Ü.1.2 Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie
- ÖV-Ü.1.3 Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie

Dokumentationsblatt Teilmassnahme Massnahmenpaket Dok.2

Dok.2.2 Bahnhof Bettlach, Ausbau Publikumsanlagen

| | | | |
|---------------|----------|-----------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | A/B | – |



Luftbild Bahnhof Bettlach (Karte © Swisstopo)

Kurzbeschreibung

Geplant ist der funktionale und behindertengerechte Ausbau der Publikumsanlagen mit 160 m langen Perrons und beidseitigem Zugang über Rampen via der bestehenden Personenunterführung.

Im Rahmen des Ausbaus schritt 2030/35 ist ein Angebotsausbau zwischen Grenchen – Solothurn – Olten geplant. Die neue Regionalzugverbindung ermöglicht eine Taktverdichtung und stärkt den Bahnhof Bettlach deutlich.

Voraussichtlicher Baubeginn

Ende 2026

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2027

Gemeinde

Bettlach

Federführung

Bundesamt für Verkehr, SBB

Weitere Beteiligte

Gemeinde Bettlach

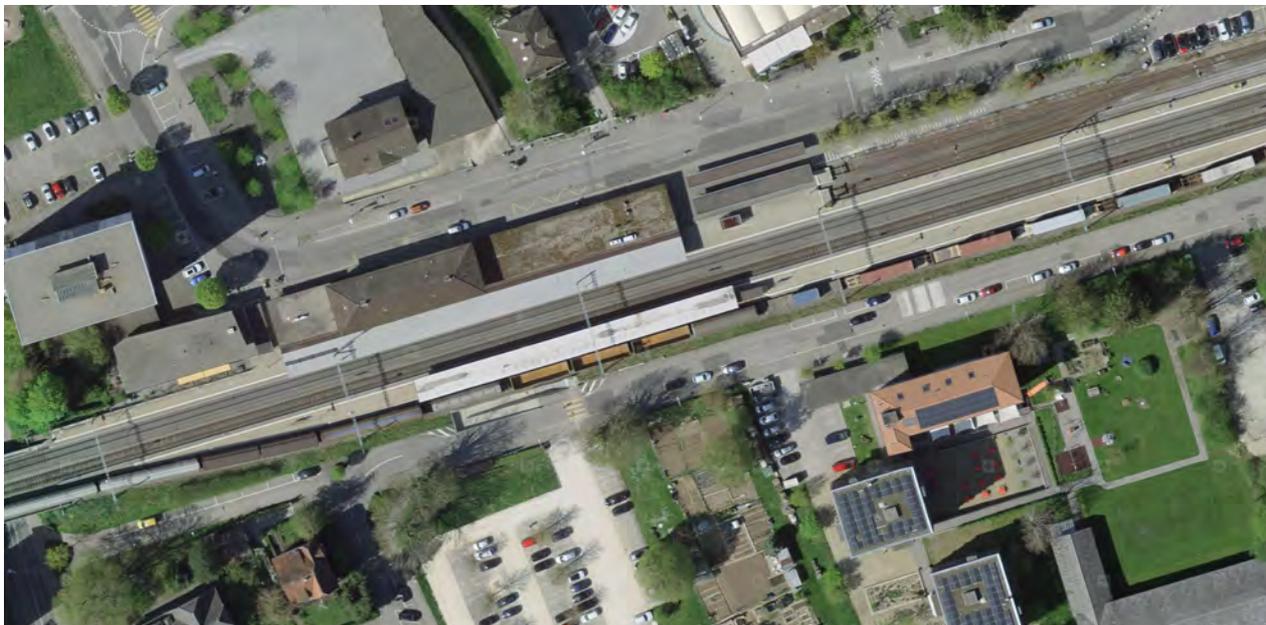
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- ÖV-Ü.1.1 Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie
- KM-Ü.1 Agglomeration Grenchen, Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie

Dokumentationsblatt Teilmassnahme Massnahmenpaket Dok.2

Dok.2.3 Bahnhof Grenchen Süd, Wendegleis

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | C-Horizont | – |



Luftbild Bahnhof Grenchen Süd (Karte © Swisstopo)

Kurzbeschreibung

Im Rahmen des Ausbauschnittes 2030/35 ist ein Angebotsausbau zwischen Grenchen – Solothurn – Olten geplant. Für die neue Regionalzugverbindung wird beim Bahnhof Grenchen Süd ein neues Wendegleis benötigt. Hierfür wird das bestehende Perron 2/3 verbreitert und das Gleis nach Süden verschoben.

Voraussichtlicher Baubeginn

Ende 2026

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2027

Gemeinde

Stadt Grenchen

Federführung

Bundesamt für Verkehr, SBB

Weitere Beteiligte

Stadt Grenchen

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Gesamtaufwertung multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd:

- KM-Mu.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd - Unterführung Ost
Die beiden Massnahmen überschneiden sich räumlich und sind betreffend Planung und Umsetzung zwingend miteinander zu koordinieren.
- KM-Mu.3.2 Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd - Masterplan Fuss- und Veloverkehr Bahnhof und Umgebung, Studie

Dokumentationsblatt Einzelmassnahme Dok.3

Dok.3 Angebotsausbau Bahn, Halbstundentakt IC Genève-Aéroport–St. Gallen

| | | | |
|---------------|----------|------------|--------------------------|
| AP-Generation | ARE-Code | Priorität | Verweis andere AP / RGSK |
| 4. Generation | – | C-Horizont | – |



Ausschnitt Bahnlinie IC 5 zwischen Genève-Aéroport–St. Gallen / St. Margrethen (roter Punkt Grenchen Süd = unregelmässiger Halt, d.h. nur alle 60 Minuten; Karte © SBB, Stand 05.2020)

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage und Zielsetzung

Der Ausbauschnitt 2030/35 sieht einen durchgehenden Halbstundentakt auf der Fernverkehrsverbindung Genève-Aéroport – St. Gallen vor. Von diesem attraktiven Angebot ist der Bahnhof Grenchen Süd jedoch bisher ausgenommen – als einer der wenigen Bahnhöfe entlang der gesamten Strecke. Dies bedeutet weiterhin eine stündliche Fernverkehrsankündigung entlang des Jura-Südfuss für die multimodale Drehscheibe Grenchen Süd.

Auf der Juratransversale IC 51 zwischen Basel SBB – Delémont – Grenchen Nord – Biel ist für die heute bestehende stündliche Verbindung ein durchgehender Halbstundentakt geplant.

Mit einem durchgehenden Halbstundentakt der beiden Linien IC 5 Genève-Aéroport –St. Gallen und IC 51 Basel SBB – Biel, würde die Agglomeration Grenchen optimal an das regionale und nationale Fernverkehrsnetz angebunden sein.

Massnahme und Schnittstellen

Zurzeit sind keine nationalen Massnahmen vorgesehen. Die Agglomeration Grenchen und der Kanton Solothurn setzen sich jedoch weiterhin für die Realisierung eines Halbstundentaktes beim Bahnhof Grenchen Süd ein.

Voraussichtliche Inbetriebnahme

–

Federführung

Bundesamt für Verkehr

Weitere Beteiligte

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–