

Jurybericht Studienauftrag

«Aufwertung Lindenstrasse und Bahnhofplatz Grenchen Nord»

Stadt Grenchen
Baudirektion
Dammstrasse 14
2540 Grenchen

23. April 2024

Die Informationen in diesem Dokument sind vertraulich. Die Weitergabe an Dritte ist nur mit Genehmigung der Baudirektion gestattet. Sämtliche Daten und Informationen unterliegen den Bestimmungen des Schweizerischen Datenschutzgesetzes.

© Stadt Grenchen, SO

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	3
1.1	Bedeutung und Handlungsbedarf	3
1.2	Interessen der Stadt Grenchen	3
1.3	Zielsetzung und Aufgabenstellung	3
2.	Studienauftrag	4
2.1	Verfahren	4
2.2	Ausschreibungsbedingungen	4
2.3	Offertöffnung	4
2.4	Jurysitzung	4
3.	Bewertung der Eingaben	5
3.1	SSM Architekten AG, Grenchen (1. Rang)	5
3.1.1	Projektteam	5
3.1.2	Konzeptidee	5
3.1.3	Gestaltung / Begrünung	6
3.1.4	Aufenthaltsqualität	6
3.1.5	Verkehr	6
3.1.6	Potentiale	7
3.1.7	Machbarkeit / Umsetzbarkeit	7
3.1.8	Gesamteindruck	7
3.2	Bigolin + Crivelli Architekten AG, Grenchen (2. Rang)	8
3.2.1	Projektteam	8
3.2.2	Konzeptidee	8
3.2.3	Gestaltung / Begrünung	9
3.2.4	Aufenthaltsqualität	9
3.2.5	Verkehr	9
3.2.6	Potentiale	10
3.2.7	Machbarkeit / Umsetzbarkeit	10
3.2.8	Gesamteindruck	10
3.3	Branger Architekten AG, Solothurn (3. Rang)	11
3.3.1	Projektteam	11
3.3.2	Konzeptidee	11
3.3.3	Gestaltung / Begrünung	11
3.3.4	Aufenthaltsqualität	12
3.3.5	Verkehr	12
3.3.6	Potentiale	12
3.3.7	Machbarkeit / Umsetzbarkeit	13
3.3.8	Gesamteindruck	13
4.	Empfehlungen / Weiteres Vorgehen	14
5.	Würdigung	15
6.	Genehmigung	16

1. Ausgangslage

1.1 Bedeutung und Handlungsbedarf

Das Schul- und Kulturzentrum entlang der Lindenstrasse in Grenchen stellt ein einzigartiges Ensemble dar. Ostseitig ab der Kirchstrasse mit dem Pfarreizentrum Eusebiushof und der römisch-katholischen Kirche St. Eusebius beginnend, folgen anschliessend die Schulhäuser I bis III mit ihren grosszügigen Schul- und Sportplätzen sowie die Stadtbibliothek. Südseitig erstreckt sich der Lindenspark mit Lindenhaus und Kindergarten bis zur Bielstrasse. Nach der christkatholischen Kirche St. Peter und Paul stellen das Parktheater und das Schulhaus IV den westseitigen Abschluss der Lindenstrasse dar, bevor diese zum Bahnhof Grenchen Nord gelangt.

Ursprünglich wurde die Lindenstrasse als Durchgangsstrasse erstellt, was nicht mehr der aktuellen Verkehrserschliessung entspricht. Überhaupt genügt die Lindenstrasse den heutigen Anforderungen an das Schul- und Kulturzentrum nicht mehr und befindet sich auch ästhetisch und baulich in einem schlechten Zustand. Deshalb hat der Gemeinderat der Stadt Grenchen ein Postulat als erheblich erklärt, wonach die Lindenstrasse aufgewertet werden soll.

Angrenzend an die Lindenstrasse ist auch das heutige Erscheinungsbild des Bahnhofplatzes Grenchen Nord unattraktiv. So besteht keine einheitliche Gestaltung des Strassenraumes und die Organisation der einzelnen Verkehrsteilnehmer ist unübersichtlich und betrieblich nicht optimal. Eine Verkehrsentsflechtung fehlt heute gänzlich. Auch können die bestehenden Bushaltekanten «Grenchen Nord» mit der heutigen Strassenführung nicht behindertengerecht ausgebildet werden. Eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes Grenchen Nord drängt sich folglich ebenfalls auf.

1.2 Interessen der Stadt Grenchen

Die Stadt Grenchen möchte den Bahnhofplatz Grenchen Nord sowie die Lindenstrasse aufwerten, so dass diese ihrer Bedeutung für Grenchen als Ankunftsort sowie als Schul- und Kulturzentrum gerecht werden. So soll der Bahnhof Grenchen Nord zur multimodalen Drehscheibe entwickelt und die angrenzende Lindenstrasse attraktiv daran angebunden werden.

1.3 Zielsetzung und Aufgabenstellung

Ziel des vorliegenden Studienauftrags ist es anhand einer Konzeptidee aufzuzeigen, wie eine qualitativ hochwertige Aufwertung des Bahnhofplatzes Grenchen Nord und der Lindenstrasse gemäss den Interessen der Stadt Grenchen möglich wäre. Die Konzeptidee soll Aufschluss geben über die generelle Verkehrserschliessung und Strassenführung inkl. allfälliger Verkehrsentsflechtungen, den Standort der Bushaltekanten, der Anordnung der Parkierung (MIV, Velo, Taxi) und den Gestaltungsgrundsätzen. Dazu gehören auch mögliche Platzgestaltungen (Bahnhofplatz, Stadtbibliothek / Lindenspark) und allfällige zusätzliche Nutzungen sowie der Umgang mit dem bestehenden Baumbestand und den bestehenden Kunstwerken im öffentlichen Raum.

2. Studienauftrag

2.1 Verfahren

Das Studienauftragsverfahren wurde als Projektstudie im Einladungsverfahren in Anlehnung an Art. 3.3 und Art. 8 SIA Ordnung 143 (2009) mit drei Planungsteams und einer Frage- und Antwortrunde durchgeführt.

Folgende Architekturbüros wurden zur Teilnahme eingeladen:

- Bigolin + Crivelli Architekten AG, Grenchen
- Branger Architekten AG, Solothurn
- SSM Architekten AG, Grenchen

2.2 Ausschreibungsbedingungen

Grundlage des Studienauftrags sind die Ausschreibungsbedingungen. Diese wurden den eingeladenen Architekten per Mail am 10. September 2023 resp. am 26. Oktober 2023 (Änderung Abgabetermin) zugestellt.

2.3 Offertöffnung

Die eingereichten Unterlagen wurden am 05. März 2024 geöffnet und einer ersten Prüfung unterzogen. Diese ergab, dass alle drei Eingaben fristgerecht per 01. März 2024 eingereicht wurden und vollständig sind.

Durch den Auftraggeber wurde entschieden, auf eine Präsentation durch die Projektverfasser zu verzichten. Die eingeladenen Architekten wurden per Mail am 05. März 2024 darüber informiert.

2.4 Jurysitzung

Die Jurysitzung fand am 20. März 2024 in den Räumlichkeiten der Baudirektion Grenchen statt. Die Jury stellte sich aus nachfolgendem Beurteilungsgremium zusammen:

- Aquil Briggen, Stadtbaumeister, Baudirektion Grenchen
- Thomas Rüegger, Leiter Tiefbau, Baudirektion Grenchen
- Fabian Ochsenbein, Stadtplaner, Baudirektion Grenchen
- Benedikt Graf, Architekt, gsj architekten, Solothurn
- Christoph von Arx, Landschaftsarchitekt, david&vonarx landschaftsarchitektur gmbh, Solothurn
- Stephanie Spahr, Key Account Managerin, Personenmobilität, BLS AG (*beratend*)
- Reto Steffen, Architekt / Leiter Technologie Hochbau, BLS Netz AG (*beratend*)
- Hans-Rudolf Zumstein, Geschäftsleiter, BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG (*beratend*)

3. Bewertung der Eingaben

3.1 SSM Architekten AG, Grenchen (1. Rang)

3.1.1 Projektteam

- SSM Architekten AG, Grenchen (Architekt)
- BSB + Partner Ingenieure und Planer AG, Biberist (Ingenieur)
- BBZ Landschaftsarchitekten Bern GmbH (Landschaftsarchitekt)

3.1.2 Konzeptidee



Situationsplan «Zmitts in Gränche»

Aufbauend auf der historischen Analyse lokalisieren die Verfassenden eine einzigartige Grosszügigkeit von Bauten und zugehörigen Freiräumen auf dem Plateau über der Bielstrasse, ausgehend von den ortsprägenden öffentlichen kommunal und kantonal geschützten Bauten und den sich entlang der Lindenstrasse zu einem Ganzen zusammenfügenden identitätsstiftenden Teilräumen. Deren ursprüngliche Qualität wieder herzustellen und diese mit den zusätzlich neu vorgeschlagenen Massnahmen zu stärken und zusammen mit dem Bahnhofplatz Nord weiterzuentwickeln ist das Ziel des Projektes. Die Lindenstrasse bildet dazu eine Art Rückgrat, an dem sich die einzelnen Gebäude und Aussenräume aufreihen.

Durch gezielte Wiederherstellung und Ergänzung sowie durch Reduktion der heutigen Belagsfläche gelingt es vom Bahnhof Grenchen Nord bis zur Eusebiuskirche eine ausseräumlich attraktive und abwechslungsreiche Promenade zu etablieren und gleichzeitig die notwendigen Parkplätze in die Gesamtanlage zu integrieren. Das Bemühen, die begrünte Promenade für einen attraktiven Ankunftsort möglichst nahe an den Bahnhof zu bringen und die Fläche für den Verkehr kompakt zu halten wird zwar gewürdigt, das Verkehrsregime für den Busverkehr wird in der vorgeschlagenen Form mit Haltestellen auf der Strasse jedoch als nicht betriebstauglich beurteilt. Die räumliche und funktionale Aufteilung in mehrere parallelen Streifen im neu organisierten Parkplatzbereich schafft eine attraktive Verbindung zum zentralen Bereich, der wieder klar als drei in der Höhe gestaffelte Plateaus gestaltet ist, vor dem Schulhaus II flankiert von der Stadtbibliothek. Die anschliessende erneute Aufteilung und Verengung des heutigen

Strassenraumes sowie die Entfernung der heute dort angeordneten Parkplätze schafft eine weitere aufgewertete aussenräumliche Sequenz.

3.1.3 Gestaltung / Begrünung

Die Projektverfasser behalten die einzelnen, unterschiedlichen Raumsequenzen entlang der Lindenstrasse bei und stützen sie mit gezielten Neupflanzungen. Dabei geht es im Sinne der historischen Analyse nicht darum, die Lindenstrasse mit Baumpflanzungen zu vereinheitlichen, sondern vielmehr, die Eigenheiten der einzelnen Freiraumabschnitte entlang der Lindenstrasse zu stärken. Von der Eusebiuskirche bis zur Stadtbibliothek wird der Strassenraum mit einem kräftigen Staudenband neu gegliedert. Zudem dient das grüne Band als Versickerung für Oberflächenwasser. Ergänzende Baumpflanzungen stärken die Grenze zum Pfarrgarten. Auch im Freiraumabschnitt quer zur Lindenstrasse – Schulhof zum Schulhaus III, Terrasse zum «Obrecht-Denkmal», Freiraumterrasse zwischen Kindergarten und Schulhaus II – werden mit präzisen Baumneupflanzungen die Eigenheiten der einzelnen Freiräume gestärkt. Zudem wird die ursprünglich angedachte Terrassierung der drei Ebenen dadurch wieder besser lesbar. Mit einem weiteren Staudenband wird die Lindenstrasse zwischen «Obrecht-Denkmal» und Bahnhofplatz entsprechend einer künftig schwächeren Verkehrsbelastung in schmalere Querschnitte für Fahrverkehr und Fussgänger gegliedert. Mit dem Vorschlag eines Parkierungspakets mit zwei Schrägparkfeldern mit Rasenlinern im Bereich der heutigen Laufbahn, durchsetzt mit einzelnen neuen Bäumen, werden die gewünschten Parkplätze auf schonende Art und Weise in die Gesamtsituation integriert. Ein neu gelegter Fussweg markiert zusammen mit neu gepflanzten Bäumen die Grenze zum Rasenspielfeld vom Schulhaus IV. Die vorgeschlagenen Baumpflanzungen im Übergang zum Bahnhofplatz stiften noch etwas Verwirrung. Man wünschte sich eine offenere und übersichtlichere Situation vor dem Bahnhof Grenchen Nord. Auch die unterschiedlichen Parkplatzpakete um den Bahnhof helfen nicht, die unübersichtliche Situation zu klären. Obwohl man sich die vorgeschlagene Umplatzierung des Kunstobjekts «Tag und Nacht» auf dem Bahnhofplatz vorstellen kann. Geschätzt wird die Absicht, möglichst alle bestehenden Bäume im Bearbeitungssperimeter beizubehalten, mit neuen Arten zu ergänzen und möglichst viele Hartflächen zu entsiegeln.

3.1.4 Aufenthaltsqualität

Durch eine geschickte Aufteilung der heutigen Strassenfläche, Ergänzung und gute Positionierung von schattenspenden Baumpflanzungen, geschickte Integration der Parkplätze in den Park und Aufbrechen, Reduktion der heute versiegelten Flächen und teilweiser Neupositionierung der Kunstwerke wird eine hohe Aufenthaltsqualität für Durchgang, Aufenthalt, Schule und Kultur in Aussicht gestellt, die auf die Geschichte des Ortes hinweist und die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der klimatischen Veränderung für Stadträume einzubeziehen versucht.

3.1.5 Verkehr

Die generelle Verkehrserschliessung des Bahnhofs Grenchen Nord und der Lindenstrasse funktioniert im Vorschlag unzureichend. Eine Verbindung für den motorisierten Verkehr entlang der Lindenstrasse zwischen der Nordbahnhof- und der Kirchstrasse ist aufgrund der zu erwartenden Verkehrszahlen und den Auswirkungen auf den Knoten Kirchstrasse resp. das Stadtzentrum nicht erwünscht. Auch die Fahrbahnhaltestelle ohne Überholmöglichkeit des nachfolgenden Verkehrs funktioniert mit Wartezeiten der Busse von bis zu 5 Minuten verkehrlich ungenügend. Ebenfalls ist das für den Busbetrieb notwendige Überholen eines wartenden Busses nicht möglich und das Ziel der Verkehrsentflechtung vor dem Bahnhof Grenchen Nord wird nicht erreicht. Auch der nur einseitig vorgesehene Busunterstand wird als zu gering beurteilt. Durch die Anordnung der Parkplätze bei der zentralen Parkieranlage und der getrennten Zu- und Wegfahrt werden die Wendemanöver minimiert. Rund um den Bahnhof Grenchen Nord sind die Kurzzeitparkplätze in minimaler Anzahl sowie der Taxi-Parkplatz angezeigt. Die verschiedenen Veloparkierungen beim Bahnhof Grenchen

Nord sowie bei den einzelnen Schulanlagen erscheinen zweckdienlich. Die Ausbildung des gesamten Projektperimeters als Begegnungszone dient den verschiedenen Nutzungen sowie gesamthaft als Aufwertung.

3.1.6 Potentiale

Die Stärkung der historisch gewachsenen, unerwartet grosszügigen und unterschiedlichen Freiraumsequenzen entlang der Lindenstrasse überzeugt als Grundidee. Das vorgeschlagene Konzept für die Aufwertung der Lindenstrasse scheint robust und hat Potential für allfällige Anpassungen bei Veränderungen der unterschiedlichen, bestehenden Nutzungen oder Substitution bzw. Aufnahme von neuen Nutzungen.

3.1.7 Machbarkeit / Umsetzbarkeit

In Bezug auf die grob geschätzten Kosten liegt das Projekt innerhalb des gesetzten Rahmens, im Vergleich mit den übrigen Projekten im oberen Bereich. In der Grobkostenschätzung ($\pm 30\%$) aufgezeigt sind die Baukosten der vier Projektbereiche (exkl. Wiedererstellung Laufbahn, exkl. Honorar, exkl. Landerwerb, exkl. Dittleistungen).

3.1.8 Gesamteindruck

Insgesamt überzeugt das Projekt durch seinen Gesamtzusammenhang mit starker Bezugnahme auf die historische Identität des Ortes und gleichzeitig sorgfältiger Weiterentwicklung für die Zukunft. Der Bahnhofplatz vermag in Bezug auf die freiräumliche Qualität und den Busverkehr im Vorschlag noch nicht zu überzeugen. Die aussenräumliche Situation, Atmosphäre und Aufenthaltsqualität vom Bahnhof über die Lindenstrasse bis zur Eusebiuskirche wird durch die vorgeschlagenen Massnahmen wesentlich aufgewertet und bildet eine tragende Grundidee für die Weiterentwicklung.

3.2.3 Gestaltung / Begrünung

Die Projektverfasser nehmen Bezug auf die historische Situation und versuchen die ursprünglich grosszügige Freiraumgestaltung mit gezielten Massnahmen wieder ablesbar zu machen. Im Teilbereich um das «Obrecht-Denkmal», der Stadtbibliothek und dem Schulhaus III gelingt das auch. Mit Baumneupflanzungen werden Baumfelder gebildet, welche die einzelnen Freiraumzonen zu den unterschiedlichen Nutzungen stärken. Wobei der Umplatzierungsvorschlag der Skulptur «Tag und Nacht» in unmittelbarer Nähe des «Obrecht-Denkmals» nur als Durchfahrtsperre verstanden wird und nicht als stimmigen Ort für das Kunstwerk. Der Vorschlag, mit einer durchgehenden Lindenbaumreihe die Lindenstrasse zu vereinheitlichen wird weder als Rekonstruktion der historischen Situation noch als Aufwertung des Strassenraums gelesen. Der Strassenquerschnitt der Lindenstrasse wird als beinahe 10 m breite Asphaltfläche, ohne weitere Belagsaufbrüche oder andere Zonierungsvorschläge gestaltet. Mit aufgemalten roten Punkten wird die Fläche als Begegnungszone markiert. Das schafft jedoch für die Lindenstrasse keinen Mehrwert im Sinne von zusätzlich gewünschter Aufenthaltsqualität. Die vorgeschlagene Parkieranlage parallel zum westlichen Strassenabschnitt wird begrenzt durch eine Sockelmauer im Übergang zum Rasenspielfeld vom Schulhaus IV und ist so vorstellbar. Es wird jedoch neben der breiten Asphaltpiste der Lindenstrasse eine weitere ca. 6.5 m breite Erschliessungsstrasse für die Senkrechtparkierung notwendig. Zudem werden wegen mangelnder Ausfahrtsmöglichkeit am östlichen Ende des Parkplatzes unnötige Fahr- und Wendemanöver in der Parkieranlage entstehen. Der Gestaltungsvorschlag für den Bahnhofplatz erscheint hingegen übersichtlich und aufgeräumt. Die starke Gewichtung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs ist freiräumlich überzeugend umgesetzt und schafft neue Aufenthaltsqualitäten, trotz hohem Hartflächenanteil. Leider überzeugt das vorgeschlagene Gesamtkonzept betreffend räumlicher Aufwertung der Lindenstrasse nicht in gleichem Masse. Auch wenn die vorhandenen Bäume beibehalten werden können und Ergänzungspflanzungen vorgenommen werden, erhöht sich der heute schon hohe Versiegelungsgrad weiter und die vorgeschlagenen roten Punkte vermögen nicht eine neue Aufenthaltsqualität in der Lindenstrasse zu erzeugen.

3.2.4 Aufenthaltsqualität

Durch die Dominanz und räumliche Ausdehnung der Verkehrsflächen im Bereich Bahnhofplatz und zentraler Parkierung sowie durch die Beibehaltung der Strassenraumprofile und des Anteils an versiegelten Flächen wird der Vorschlag zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen als zu wenig überzeugend beurteilt. Besser gelingt dies im mittleren Abschnitt, hingegen wird im östlichen Abschnitt gegenüber der heutigen Situation ebenfalls keine wesentliche Aufwertung erkannt.

3.2.5 Verkehr

Die generelle Verkehrserschliessung des Bahnhofs Grenchen Nord und der Lindenstrasse sowie die klare Aufteilung und Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer beim Bahnhofplatz funktionieren grundsätzlich. Die Ausbildung des gesamten Projektperimeters als Begegnungszone dient den verschiedenen Nutzungen sowie gesamthaft als Aufwertung. Die Bushaltestelle direkt vor dem Bahnhofgebäude deckt den minimalen Bedarf von 4 Fahrzeugen knapp ab. Reserven für weitere Haltekanten sind geringfügig vorhanden. Das für den Busbetrieb notwendige Überholen eines wartenden Busses wird nur teilweise ermöglicht (bei 2 Gelenkbussen nicht). Hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritisch hinterfragt, wird die Anordnung der Haltekanten mit einem Mittelperron. Ansonsten wird das Freispielen des Bahnhofvorplatzes vom übrigen motorisierten Verkehr begrüsst. Die beiden Busunterstände erscheinen in der Grösse etwas gering.

Die senkrechte Ausbildung der Parkplätze und der einseitige Zugang zur zentralen Parkieranlage führen zu vielen Wendemanövern, insbesondere bei vollem Parkplatz. Die Kurzzeit- und Spezialparkplätze rund um den Bahnhof Grenchen Nord sind in ausreichender Anzahl vorhanden. Der Taxi-Standort wird aufgezeigt. Überhaupt wird im

Vorschlag die Anzahl der heute bestehenden Parkplätze innerhalb des Projektperimeters erhalten. Die Verhinderung der Durchfahrt Lindenstrasse zwischen der Nordbahnhof- und Robert Luterbacher-Strasse wird begrüsst. Wie die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs, mit Ausnahme der Holzschnitzelanlieferung und Kehrrichtentsorgung, verhindert werden soll, ist aus der aufgezeigten Gestaltung jedoch nicht klar ersichtlich.

3.2.6 Potentiale

Das vorgeschlagene Konzept für die Aufwertung der Lindenstrasse spielt durch den immer noch beträchtlichen Teil an Verkehrsfläche noch zu wenig Bereiche frei, die bei sich verändernden Bedürfnissen, ein Potential für allfällige Anpassungen oder zusätzliche Nutzungen bieten.

3.2.7 Machbarkeit / Umsetzbarkeit

In Bezug auf die grob geschätzten Kosten liegt das Projekt innerhalb des gesetzten Rahmens, im Vergleich mit den übrigen Projekten im unteren Bereich. In der Kostenschätzung ($\pm 20\%$) aufgezeigt sind die Hauptpositionen der Baukosten (inkl. Wiedererstellung Laufbahn, exkl. Honorar).

3.2.8 Gesamteindruck

Insgesamt wird im Projekt der Wille zu einer übergreifenden Gestaltung, unter Berücksichtigung der historischen Situation, erkannt. Die vorgeschlagenen verkehrlichen Massnahmen funktionieren im Grundsatz. Es ist jedoch nicht gelungen mit dem vorgeschlagenen Gestaltungskonzept wertvolle Freiraumqualitäten in der Lindenstrasse zu generieren und ein stabiles Grundgerüst zu schaffen, welches auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen reagieren kann.

3.3 Branger Architekten AG, Solothurn (3. Rang)

3.3.1 Projektteam

- Branger Architekten AG, Solothurn (Architekt)
- W+H Ingenieure und Planer AG, Herzogenbuchsee (Ingenieur)

3.3.2 Konzeptidee



Situationsplan

Ausgehend von ihrer Analyse verstehen die Verfassenden die Lindenstrasse als lineares und funktionales Element, welches über die unterschiedlichen, historisch gewachsenen, aussenräumlichen Sequenzen Bahnhofplatz, Sportplatz/Parkplatz, Schulhausplatz und Spielplatz von Westen nach Osten und umgekehrt führt. Sie setzen auf das Potential des Bestandes, welches mit möglichst minimalen Eingriffen aufgewertet werden soll. Diese Auffassung führt aus Sicht des Beurteilungsgremiums mehr zu einer Aneinanderreihung der genannten Abschnitte. Eine stärkere aussenräumliche Qualität und Gestaltung der Lindenstrasse selbst, insbesondere im westlichen Abschnitt, welche die unterschiedlichen Bereiche räumlich miteinander verknüpft, werden vermisst. Auf dem Bahnhofplatz dominiert die Verkehrs- und Strassenfläche bzw. die Einfahrt in die zentrale Parkierungsanlage, welche durch Erhöhung gegenüber der Lindenstrasse quasi in die Schulhausanlage gebaut wird. Weiter wird das Beibehalten der Breite des Strassenprofils und der wenig nachvollziehbare geschwungene Abschluss des Parkplatzes kritisch hinterfragt. Die Chance, auf dem Schulhausplatz die auf den historischen Darstellungen erkennbare Zonierung entsprechend dem Verlauf der in der Höhe unterschiedlichen Plateaus und eine Stärkung der Lindenstrasse in diesem Bereich wird nicht genutzt. Die Verengung der Strasse im Bereich des Spielplatzes durch Einführen eines Grünstreifens und Vergrößerung des Spielplatzbereichs wird begrüsst.

3.3.3 Gestaltung / Begrünung

Dem Gestaltungsvorschlag des Verfasserenteams fehlt eine historisch hergeleitete Idee für den gesamten Freiraumabschnitt der Lindenstrasse. Die Vorschläge beschränken sich auf unabhängige Massnahmen in den einzelnen Teilbereichen. Insbesondere der Vorschlag einer neuen Sichtschnisse quer zur Lindenstrasse vom Schulhaus III zum

«Obrecht-Denkmal» bis runter zum Kindergarten resp. Schulhaus II widerspricht der historisch angedachten Gliederung in drei unterschiedliche Freiraumzonen über die drei unterschiedlichen Niveaus. Die Lindenstrasse wird durchgehend als niveaugleiche knapp 10 m breite Asphaltfläche ausgestaltet. Es werden keine gliedernden Massnahmen, rhythmisch störende Belagsaufbrüche oder ein Möblierungsprinzip vorgeschlagen. Mit der neuen Parkieranlage wird der Versiegelungsgrad zudem massiv erhöht. Die Parkieranlage wird mit der südlichen neuen Sockelmauer und Begrünung abgeschlossen und somit fälschlicherweise als Teil des Schulhausausenraums verstanden. Der Bahnhofplatz wird dominiert von versiegelten Hartflächen. Dem Individualverkehr wird mehr Gewicht beigemessen als dem Langsamverkehr. Die Platzierung der Bushaltestelle in der Geometrie des Bahnhofgebäudes wie auch der neue Standortvorschlag für die Skulptur «Tag und Nacht» sind so gut vorstellbar. Die bestehenden Bäume können mehrheitlich beibehalten werden. Die vorgeschlagenen Baumpflanzungen lassen jedoch keine Gestaltungsabsicht erkennen, welche die Gesamtsituation aufwertet oder die Aufenthaltsqualität in Teilbereichen steigert.

3.3.4 Aufenthaltsqualität

Durch die Ausbildung der Lindenstrasse mehr als funktionale Verbindung denn als ausenräumliches, die vier Bereiche verknüpfendes Element entsteht insbesondere im westlichen Abschnitt, aber auch im Zentrum auf dem Schulhausplatz keine neue zusätzliche Aufenthaltsqualität. Auch im Bereich des Bahnhofplatzes wirkt dieser mit dem Verzicht einer Beibehaltung bzw. gestalterischen Weiterentwicklung der Begegnungszone und dem Fokus auf den Verkehrsflächen, ausser im Bereich der bestehenden Bäume, wenig einladend. Der Anteil versiegelter Flächen bleibt hoch.

3.3.5 Verkehr

Die generelle Verkehrserschliessung des Bahnhofs Grenchen Nord und der Lindenstrasse sowie die klare Aufteilung und Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer beim Bahnhofplatz funktionieren grundsätzlich. Der Verzicht auf die Beibehaltung der heutigen Begegnungszone entlang der Nordbahnhofstrasse wird jedoch kritisch hinterfragt. Die Quermöglichkeiten der Nordbahnhofstrasse erscheinen so wenig einladend. Die aufgezeigten Fussgängerstreifen entsprechen insbesondere in Richtung Lindenstrasse nicht immer der Wunschlinie der Fussgänger. Die ausgewiesene Bushaltestelle direkt vor dem Bahnhofgebäude deckt den minimalen Bedarf von 4 Fahrzeugen nicht ab. Die als Reserve aufgezeigten Haltekanten werden ebenfalls benötigt. Effektive Reserven für weitere Haltekanten sind nicht vorhanden. Der geschwungenen Form der Busfahrbahn geschuldet, dürften hinsichtlich der Buszufahrt auch nicht alle Haltekanten mit einem Busrandstein von 22 cm Höhe ausgebildet werden können. Mit einer Strassenbreite von 7 m ebenfalls nicht möglich, ist das für den Busbetrieb zwingend notwendige Überholen eines wartenden Busses. Insgesamt funktioniert die Bushaltestelle so nicht. Ansonsten wird das Freispielen des Bahnhofvorplatzes vom übrigen motorisierten Verkehr begrüsst. Die beiden Busunterstände erscheinen in der Grösse ansprechend.

Die senkrechte Ausbildung der Parkplätze und der einseitige Zugang zur zentralen Parkieranlage führen zu vielen Wendemanövern, insbesondere bei vollem Parkplatz. Vor dem Hintergrund der stattfindenden Anlässe kritisch hinterfragt wird die deutliche Reduktion der Anzahl Parkplätze im gesamten Projektperimeter gegenüber dem heutigen Bestand. Insbesondere rund um den Bahnhof Grenchen Nord erscheinen die aufgezeigten Parkplätze «Park+Ride» als deutlich zu gering bemessen. Kurzzeitparkplätze werden keine aufgeführt. Auch der Taxi-Parkplatz ist nicht ersichtlich. Die Wendezone «Kiss+Ride» ist aus verkehrlicher Sicht ein gutes Element. Für die benötigte Fläche meldet die BLS aktuell teilweise Eigenbedarf an.

3.3.6 Potentiale

Das vorgeschlagene Konzept konzentriert sich zu stark auf die Erfüllung und Integration der Anforderungen des Verkehrs in die bestehende Situation. Der mehr funktionale

Charakter der Lindenstrasse schafft keinen neuen Freiraum, welcher das Potential hat, sich an verändernde zukünftige Bedürfnisse und allenfalls zusätzliche Nutzungen im Aussenraum anzupassen.

3.3.7 Machbarkeit / Umsetzbarkeit

In Bezug auf die grob geschätzten Kosten liegt das Projekt innerhalb des gesetzten Rahmens, im Vergleich mit den übrigen Projekten im mittleren Bereich. In der Grobkostenschätzung ($\pm 30\%$) aufgezeigt sind die einzelnen Flächen und Preise aus Erfahrungswerten (exkl. Wiederherstellung Laufbahn, inkl. Honorar).

3.3.8 Gesamteindruck

Es fehlt eine Auseinandersetzung mit dem historischen Kontext und ein daraus resultierender Gestaltungsvorschlag. Insgesamt konzentriert sich der Konzeptvorschlag zu stark auf isolierte Massnahmen innerhalb der einzelnen Abschnitte. Die Chance für eine Aufwertung der Lindenstrasse als verbindendes, aussenräumliches Element wird zu wenig wahrgenommen. Die Qualität der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird durch die Dominanz der Verkehrsflächen beeinträchtigt.

4. Empfehlungen / Weiteres Vorgehen

Gemäss der Bewertung der Eingaben wurde an der Jurysitzung einstimmig entschieden, den Beitrag der SSM Architekten AG, Grenchen zur Weiterbearbeitung zu empfehlen. Bei einer Weiterbearbeitung macht das Beurteilungsgremium die nachfolgenden Empfehlungen für die Überarbeitung des Konzeptes der SSM Architekten AG, Grenchen:

- *Bahnhofplatz:*

Das Verkehrsregime im Bereich des Bahnhofplatzes funktioniert im erarbeiteten Konzeptvorschlag sowohl für den Busverkehr wie auch für den motorisierten Individualverkehr noch nicht. Dieser Bereich ist deshalb konzeptionell in zwei Varianten als Begegnungszone in Bezug auf Verkehr und Gestaltung zu überarbeiten.

Variante 1: Weiterentwicklung des bisherigen Konzepts mit Führung der Strasse direkt vor dem Bahnhof Grenchen Nord, jedoch mit Buchten für die Bushaltestellen. Bei wartendem Bus hat der nachfolgende Bus, der motorisierte Individualverkehr (MIV) wie auch der Veloverkehr sicher zu passieren.

Variante 2: Aufteilung resp. Trennung der Bereiche für Bus und MIV auf dem Bahnhofplatz.

Bei beiden Varianten sind die Anforderungen bezüglich Länge und Geometrie der Bushaltestellen, eines ansprechenden, vorzugsweise beidseitigen Busunterstands sowie eines hindernisfreien und attraktiven Fussgängerübergangs vom Bahnhof Grenchen Nord zur Lindenstrasse zu berücksichtigen. Ebenfalls ist die Zu- und Wegfahrt zum aufgezeigten Parkplatz westlich des Schulhauses IV zu klären.

- *Lindenstrasse:*

Der Vorschlag einer durchgehenden Verbindung für den motorisierten Verkehr entlang der Lindenstrasse funktioniert nicht. Das Verkehrskonzept für die Lindenstrasse ist anzupassen, ohne die vorgeschlagenen, überzeugenden Gestaltungsmassnahmen in der Lindenstrasse zu beeinträchtigen. Bei der zentralen Parkierungsanlage ist eine dritte Parkplatzreihe zum Erhalt der bestehenden Anzahl Parkplätze zu prüfen.

5. Würdigung

Der Studienauftrag zeigt, dass für eine gelingende Aufwertung der Lindenstrasse und des Bahnhofplatzes Grenchen Nord sowohl die gestalterischen wie auch die verkehrlichen Anforderungen in Einklang zu bringen und geschickt miteinander zu kombinieren sind. Auch zeigen die Eingaben die grosse Abhängigkeit der Lindenstrasse und des Bahnhofplatzes Grenchen Nord zueinander auf.

Das Beurteilungsgremium dankt den Projektverfassern für die geleistete Arbeit und die ausgearbeiteten Beiträge. Die teilweise im Grundsatz ähnlichen, aber im Detail doch unterschiedlichen Lösungsansätze ermöglichten es dem Beurteilungsgremium die Konzeptideen breit zu diskutieren und eine einstimmige Empfehlung abzugeben.

6. Genehmigung

Das Beurteilungsgremium hat den vorliegenden Jurybericht genehmigt.

Grenchen, im April 2024

Aquil Briggen, Stadtbaumeister, Baudirektion Grenchen:



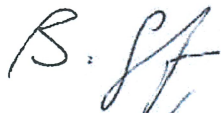
Thomas Rüegger, Leiter Tiefbau, Baudirektion Grenchen:



Fabian Ochsenbein, Stadtplaner, Baudirektion Grenchen:



Benedikt Graf, Architekt, gsj architekten, Solothurn:



Christoph von Arx, Landschaftsarchitekt, david&vonarx landschaftsarchitektur gmbh, Solothurn:

