

Amt für Raumplanung (ARP), Standortförderung und Aussenbeziehungen Kanton Solothurn (FAST), Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach

Masterplan Top- Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen Synthese

Zürich/Bern, 28. Februar 2024

Thomas von Stokar, Francesca Foletti, Romina Weber, Vanessa Angst (INFRAS)
Alexander Kneer, Markus Schaefer, Victor Lepik (Hosoya Schaefer Architects)

Impressum

Masterplan Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen

Synthese

Zürich/Bern, 28. Februar 2024

3817a_Masterplan_Grenchen_Synthese_def.docx

Auftraggeber

Amt für Raumplanung (ARP), Standortförderung und Aussenbeziehungen Kanton Solothurn
(FAST), Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach

Autorinnen und Autoren

Thomas von Stokar, Francesca Foletti, Romina Weber, Vanessa Angst (INFRAS)

Alexander Kneer, Markus Schaefer, Victor Lepik (Hosoya Schaefer Architects)

INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern

Tel. +41 31 370 19 19

info@infras.ch

Projektsteuerung

Sacha Peter, ARP Kanton Solothurn (Leitung)

Monika Beck, FAST Kanton Solothurn

Kjell Kolden, AVT Kanton Solothurn

Susanne Sahli, Wirtschaftsförderung Grenchen und Bettlach

François Scheidegger, Stadtpräsident Grenchen

Barbara Leibundgut, Gemeindepräsidentin Bettlach

Fachliche Begleitgruppe

Christina Hürzeler, ARP Kanton Solothurn (Projektleitung)

Andrea Buchs, ARP Kanton Solothurn

Karl Brander, FAST Kanton Solothurn

Simone Hunziker Piller, AVT Kanton Solothurn

Susanne Sahli, Wirtschaftsförderung Grenchen und Bettlach

Aquil Briggen, Stadt Grenchen

Thomas Schütz, Gemeinde Bettlach

Daniel Ochsner, Gemeinde Lengnau

Inhalt

1.	Einleitung	4
1.1.	Ausgangslage	4
1.2.	Merkmale des Standortes	4
1.3.	Vorgehen / Aufbau Masterplan	5
2.	Masterplan im Überblick	6
2.1.	Vision und Leitlinien	6
2.2.	Zielbild 2040 Plus	8
3.	Elemente des Masterplans	10
3.1.	Nutzung	10
3.2.	Städtebau und Freiraum	14
3.3.	Mobilität	22
3.4.	Energie	26
3.5.	Projektorganisation / Einbezug Akteure / Standortförderung / Vermarktung	27
4.	Etappierung	28
4.1.	Etappe 1	28
4.2.	Weitere Etappen	30
5.	Umsetzung	31
5.1.	Mögliche Umsetzung in die Planungsinstrumente	31
5.2.	Kostenpositionen	34
5.3.	Umsetzungsplan	36
Annex		39
A1.	Beteiligte Akteure Wirtschaft	39
A2.	Zielbild 2040 Plus	40

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Die fünf Mitgliedskantone der Hauptstadtregion möchten mit verschiedenen Top-Entwicklungsstandorten optimale Rahmenbedingungen für die Ansiedlung neuer oder die Entwicklung ansässiger Unternehmen schaffen. Der «Top-Entwicklungsstandort Agglomeration Grenchen» ist einer dieser Standorte und soll dazu beitragen, die Hauptstadtregion als Ganzes zu stärken. Der Standort zählt zu den grössten zusammenhängenden Arbeitsplatzgebieten im Kanton Solothurn und weist ein bedeutendes Entwicklungspotenzial auf. Deshalb hat sich der Kanton Solothurn dazu verpflichtet, die Entwicklung des Standortes gemeinsam mit den Standortgemeinden Grenchen und Bettlach als kantonales Leuchtturmprojekt vorwärtzutreiben (RRB 2014/1027 vom 10.6.2014).

Für das Arbeitsplatzgebiet als kantonales Leuchtturmprojekt soll ein Masterplan erarbeitet werden, der als Leitdokument für alle nachfolgenden politischen und planerischen Aktivitäten dient. Ein zentraler Bestandteil des Masterplans ist das Zielbild 2040 Plus, welches das Nutzungsprofil und die Ausgestaltung des Entwicklungsstandortes schärft. Im Rahmen des Masterplans soll zudem geprüft werden, mit welchen Rahmenbedingungen im Bearbeitungsperimeter ein Industriepark von kantonaler Bedeutung im Sinne des Auftrags von Alt-Kantonsrat Josef Maushart entwickelt werden könnte.

1.2. Merkmale des Standortes

Der Top-Entwicklungsstandort liegt auf der Achse des Jurasüdfusses, die eine traditionsreiche industrielle Vergangenheit und Gegenwart aufweist. Diese Achse verbindet auch die West- und Ostschweiz und somit die zwei Sprachregionen. Der Top-Entwicklungsstandort liegt nicht weit entfernt vom Bahnhof Grenchen Süd (Achse Biel/Bienne – Zürich), vom Autobahnanschluss A5 Grenchen sowie vom Airport Grenchen. Über den Bahnhof Grenchen Nord besteht eine direkte Verbindung Richtung Basel. Südlich des Top-Entwicklungsstandortes sind die Aare und die Witi und nördlich der Grenchenberg und der Bettelstock, als wichtige Naherholungsgebiete der Agglomeration und Region Grenchen zu finden. Die Region wird touristisch unter dem Titel «Jurassonnenseite» vermarktet.

Das Gebiet des Top-Entwicklungsstandortes ist über 90 ha gross. Davon ist rund die Hälfte eingezont – hauptsächlich Arbeitszone. Die nicht eingezonten Flächen (Reservezone und Landwirtschaftszone) sind grösstenteils Fruchtfolgeflächen (40.8 ha). Knapp 90% der Fläche liegen auf Gemeindegebiet der Stadt Grenchen und die restliche Fläche liegt auf Gemeindegebiet von Bettlach.

Die Stärke des Wirtschaftsraums Grenchen liegt auch heute noch in der industriellen Produktion. Mit 58% weist dieser Wirtschaftsraum einen im Vergleich zum Kanton Solothurn (30%) und zur Schweiz (24%) stark überdurchschnittlichen Industrieanteil auf. Verschiedene im Wirtschaftsraum angesiedelte Bildungsstätten (bis Stufe HF), bilden entsprechende Fachkräfte aus.

Der Top-Entwicklungsstandort zählt heute rund 65 Arbeitsstätten mit gut 1'600 Arbeitsplätzen. Der industrielle Schwerpunkt mit einer starken Hightech-Industrie ist im entsprechenden Perimeter noch deutlich ausgeprägter als im Wirtschaftsraum Grenchen. Ähnlich wie im Wirtschaftsraum sind die Branchen MedTech, Metallindustrie und Uhrenindustrie überdurchschnittlich vertreten. Zusätzlich ist auch der Maschinenbau stark präsent.

1.3. Vorgehen / Aufbau Masterplan

Der Masterplan wurde in drei Arbeitsschritten – Analyse, Erarbeitung von drei Nutzungsprofilen und Ausarbeitung eines Nutzungsprofils als Zielbild – unter Einbezug der Projektsteuerung, der fachlichen Begleitgruppe sowie von Vertretern von in der Agglomeration Grenchen ansässigen Unternehmen¹ erarbeitet.

Die vorliegende Synthese zum Masterplan ist wie folgt gegliedert: Zuerst wird die Gesamtvision mit dem Zielbild 2040 Plus dargestellt (Kapitel 2). Anschliessend werden die einzelnen Elemente des Masterplans in jeweils einem Teil-Zielbild erläutert (Kapitel 3). In den Kapiteln 4 und 5 werden die Etappierung und die Umsetzung des Zielbildes thematisiert. Ergänzend zu dieser Synthese liegt ein separater Grundlagenbericht vor, der detailliertere Informationen enthält, inkl. Dokumentation des Erarbeitungsprozesses des Masterplans.

Die Ausgestaltung der einzelnen Aspekte des Masterplans und deren Finanzierung ist Gegenstand weiterer Umsetzungsschritte. Erste Hinweise und Grössenordnungen finden sich im Kapitel 5 des vorliegenden Berichts.

¹ vgl. Auflistung im Anhang A1

2. Masterplan im Überblick

2.1. Vision und Leitlinien

Vision

Der Top-Entwicklungsstandort Grenchen/Bettlach stellt einen dynamischen, zukunftsweisen- und ressourcenschonenden Arbeitsplatzschwerpunkt dar, mit einer überregionalen wirtschaftlichen Ausstrahlung und einer hohen Aufenthaltsqualität. Ein grosszügiger Grünraum sorgt für eine attraktive und klimaangepasste räumliche Gestaltung des Gebiets und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität sowie Platz für ressourcenschonende Mobilitätsformen für Arbeitnehmende. Wirtschaftlich prägt den Standort ein national bedeutender Hightech-Industrie-Cluster, ergänzt mit Unternehmen von Branchen mit Synergiepotenzialen, vor allem aus dem Bereich produktionsnaher Informationstechnologie wie Steuerung, Automation, Robotik oder 3D-Druck.

Der Charakter des Top-Entwicklungsstandortes entwickelt sich gegenüber heute in eine neue Richtung: Ein verdichteter Innovationspark, der mit hochwertig gestalteten Freiräumen durchzogen, optimal mit den umliegenden Wohn- und Erholungsnutzungen vernetzt ist und eine interne Versorgungsinfrastruktur an Quartierplätzen bereitstellt; ein Umfeld, in dem Innovationen gedeihen können und das Fachkräften einen attraktiven Arbeitsort bietet. Gleichzeitig wird auch die heutige Stärke des Standortes – grosse Flächen für die Produktion – als Standortfaktor genutzt. Oft entstehen neue Ideen und Weiterentwicklungen in der engen Zusammenarbeit von Entwicklung und Produktion, denn die Art der Fertigung kann entscheidend sein für die Qualität und den Erfolg der Produkte. Die Produktionsflächen sind jedoch kompakt und möglichst vertikal organisiert.

Der Standort verknüpft gekonnt Industrie, Technologie, Innovation, Produktion, Umwelt- und Aufenthaltsqualität miteinander – ein inspirierender Standort der Industrie der Zukunft.

Leitlinien

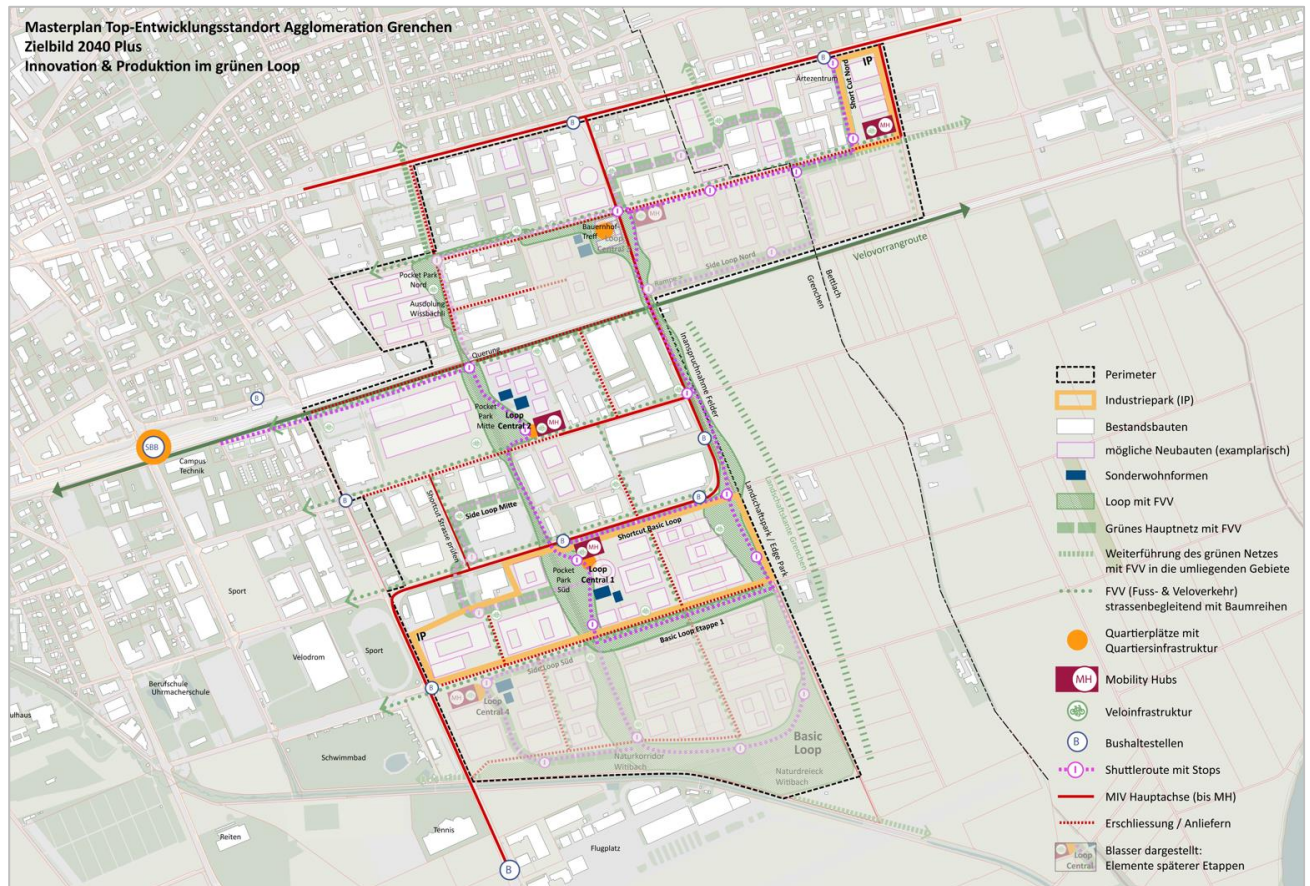
Die Entwicklung des Top-Entwicklungsstandortes orientiert sich an folgenden Leitlinien:

- Der Standort wird ressourcenschonend und nachhaltig entwickelt. Die Raum- und Mobilitätsentwicklung werden eng aufeinander abgestimmt.
 - Sowohl im Gebäude- als auch im Verkehrsbereich wird mit dem Boden schonend umgegangen. Für die Erschliessung des Standortes wird auf umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel gesetzt.
 - Die räumliche Gestaltung erfolgt klimaangepasst (hitze- und starkregenverträglich).

- Die Energiequellen aus dem Umfeld und aus den Aktivitäten der Unternehmen werden zweckmässig genutzt.
- Bei der wirtschaftlichen Profilierung des Standortes werden die Stärken des Bestehenden mit dem Potenzial des Neuen vereint und Synergien genutzt. D.h. der bestehende Hightech-Bereich wird gestärkt und gleichzeitig eine Diversifizierung mit zukunftssträchtigen Branchen mit Synergiepotenzialen angestrebt. Die Chancen des Megatrends «Digitalisierung» (u.a. Automatisierung) werden genutzt.
- Die Synergiepotenziale mit dem Umfeld des Top-Entwicklungsstandortes werden in Wert gesetzt, insbesondere mit dem Sport-Cluster direkt angrenzend, mit dem Campus Technik² beim Bahnhof Grenchen Süd, mit freiwerdenden Flächen in der Innenstadt durch die Konzentration von Arbeitsplätzen am Standort und mit Flächen im Umfeld der Agglomeration Grenchen.
- Die Stadt Grenchen und die Gemeinde Bettlach planen gemeinsam und gemeindeübergreifend.

² <https://campustechnik.ch/>

2.2. Zielbild 2040 Plus



Im Perimeter des Masterplans sind Elemente späterer Etappen blasser dargestellt

Grüner «Loop» als Strukturgeber, Aufenthaltsraum, Klimaregulierer und Vernetzer

Ein grosszügiger Grünraum in der Form eines «Loops» bildet das räumliche Grundgerüst des Top-Entwicklungsstandortes. Der «Loop» stellt ein klar erkennbares Element dar und dient als Identitätsträger. Alle Areale haben Zugang zu diesem Grünraum. Neben seiner Qualität als Aufenthaltsraum fungiert der grüne «Loop» in erster Linie auch als Vernetzer und Verteiler im Quartier: Von den Mobility Hubs kommen die Arbeitnehmenden zu Fuss oder mit dem Velo/Trottinett schnell durchs Grüne zum Arbeitsplatz. Im «Loop» verkehrt zudem ein Shuttle-System, das an den Bahnhof Grenchen Süd und an die Mobility Hubs angebunden ist. Der «Basic Loop», die «Side Loops» sowie die begrüneten Achsen vernetzen das Gebiet mit den umliegenden Wohn- und Erholungsnutzungen, insbesondere der Sport-Cluster und die Aare.

Aufenthaltsqualität begünstigt Dichte und Wertschöpfung

Durch die sorgfältige Ausgestaltung der Freiräume besteht ein attraktives Umfeld für die Arbeitnehmenden. Dies erleichtert auch die entsprechende Rekrutierung von Fachkräften. Das Gebiet zeichnet sich durch wertschöpfungsintensive Unternehmen in der Hightech-Industrie und im produktionsnahen Informationstechnologiesektor mit hoher Arbeitsplatzdichte aus. Die sich daraus ergebenden Synergien werden genutzt und treiben Innovationen an.

Mobility Hubs als Verbindungs- und Begegnungsorte

Die Mobilität im Top-Entwicklungsstandort ist flächeneffizient organisiert. Die Mobilitätsbedürfnisse werden ggü. heute deutlich stärker mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr (FVV) abgedeckt. Die Autoparkierung erfolgt konzentriert, hauptsächlich in einzelnen Mobility Hubs, welche einerseits ans Hauptstrassennetz und andererseits am ÖV- und FVV-Netz angebunden sind. Bei den Mobility Hubs befinden sich attraktiv gestaltete und hitzegeschützte öffentliche Plätze mit Versorgungsinfrastruktur (Lebensmittel, Gastronomie, Freizeiteinrichtung, Dienstleistungen). Sonderwohnformen – beispielsweise Boardinghouses von Firmen – sind an diesen Orten ebenfalls denkbar. Diese Hub-Standorte dienen somit einerseits als Verbindungsorte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln als auch als Aufenthalts- und Begegnungsorte.

3. Elemente des Masterplans

3.1. Nutzung

Nutzungsprofil

Die wirtschaftliche Entwicklung baut stark auf der bestehenden Nutzung und wirtschaftlichen Ausrichtung des Standortes und der Region auf. Auf den noch nicht entwickelten Flächen sollen vorwiegend Unternehmen aus der wertschöpfungsstarken Hightech-Industrie (z.B. MedTech, Präzisionsindustrie) angesiedelt werden. Damit wird die Ausrichtung gemäss Hauptstadregion gestärkt und es können sich Synergien und Spillover-Potenziale zwischen den bestehenden und neu angesiedelten Unternehmen ergeben. Die Ansiedlung von industriebezogenen Headquarters steht nicht im Fokus, soll aber möglich sein. Der Airport Grenchen stellt dabei eine Standortqualität dar.

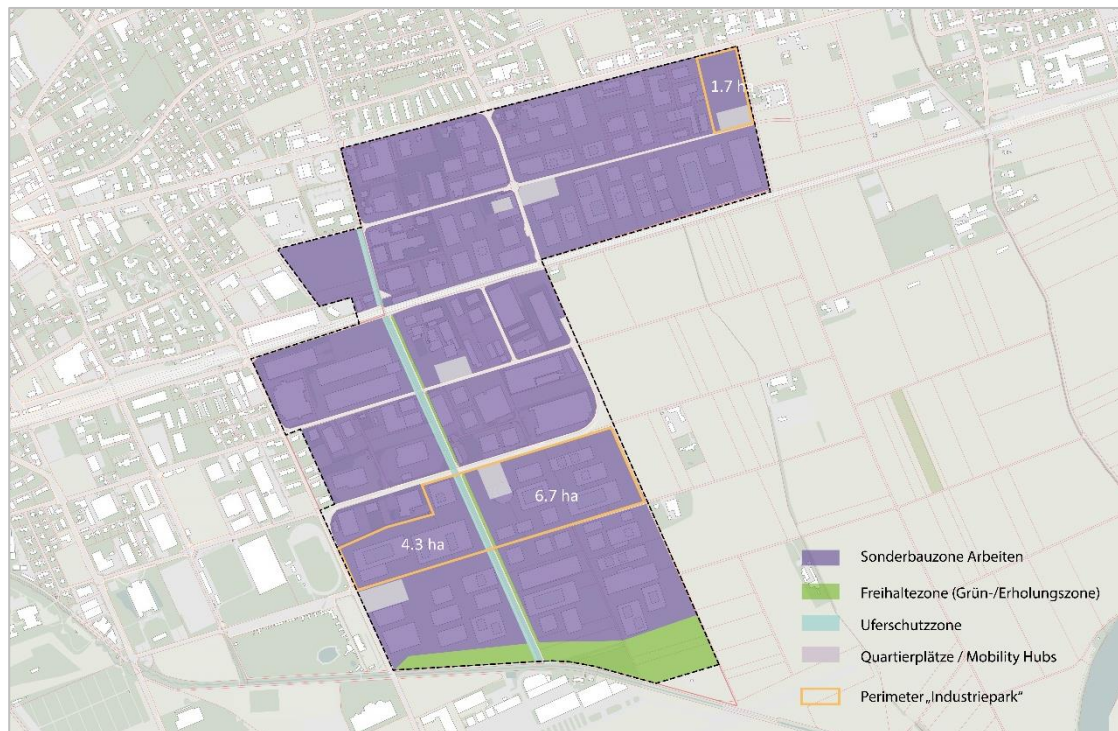
Die Synergien zwischen neuen Informationstechnologien und der Hightech-Industrie werden gefördert und genutzt (Ansiedlung von innovativen und produktionsnahen Dienstleistungsunternehmen mit Synergien zur Industrie u.a. 3D-Druck, Automation, Robotik). Dadurch soll auch die Industrie 4.0 gestärkt werden. Synergien können sich auch im Biotech-Bereich ergeben (CSL).

In der Industrie ist ein im Vergleich zu anderen Bereichen starker Automatisierungstrend zu beobachten. Damit einher geht auch ein Anstieg der Anforderungen an das Qualifikationsniveau der Arbeitnehmenden. Die Lage des Standortes in der Nähe des Campus Technik wird genutzt. Dieser Ausbildungshub kann Zugang zu qualifizierten Fachkräften und generell eine Knowhow-Quelle sowie ein Anknüpfungspunkt für Pilotprojekte für die Hightech-Industrieunternehmen bieten. Mit dem Switzerland Innovation Park in Biel besteht in der näheren Umgebung zudem ein innovatives Ökosystem rund um Industrie 4.0 und Additive Fertigung. Auch das swissm4mcenter mit Spezialisierung in 3D-Druck sowie das smartcitylab Grenchen bieten Anknüpfungspunkte, die genutzt werden. Somit fügt sich die Ausrichtung des Top-Entwicklungsstandortes in bereits bestehende Akzente des Umfeldes ein und baut darauf auf.

Automatisierung von Produktionsprozessen und die Vernetzung der gesamten Wertschöpfungskette steigern die Produktivität und damit die Wertschöpfung. Im Zuge von Automatisierungsprozessen sind Produktionsanlagen stärker vertikalisiert. Der Standort zeichnet sich somit durch eine hohe Arbeitsplatzdichte, ein hohes Qualifikationsniveau der Arbeitskräfte und eine hohe Wertschöpfungsintensität aus. Es besteht ein vielfältiges «Ökosystem» mit Forschung, Entwicklung und Innovation. Vereinzelt finden am Standort auch Unternehmen der herkömmlichen Industrie und des produzierenden Gewerbes Platz. Nicht erwünscht sind Ansiedlungen von Unternehmen mit tiefer Arbeitsplatz- oder Wertschöpfungsdichte.

Nutzungszonen

Der Grossteil des Masterplan-Perimeters dient der Arbeitsnutzung und liegt in einer dafür geeigneten Zone. Die neuen Flächen (inkl. dem Hauptteil der Bauzone südlich der Neckarsulmstrasse) sowie die heute bereits vorhandenen Arbeitszonen im Perimeter liegen in einer Sonderbauzone Arbeiten. Diese soll einerseits dazu dienen, den Verlauf des Wissbächli und des «Loops» zweckmässig ausgestalten zu können und andererseits die angestrebte Dichte zu erreichen (siehe dazu auch Kapitel 5.1). Der südlichste Bereich des Standortes liegt in einer Freihaltezone, welche als Grün- und Erholungszone dient. Diese ermöglicht einen sanften Übergang zum Witibach und zur Schutzzone Witi. Entlang des Wissbächli ist eine Uferschutzzone ausgeschieden.



Im Perimeter des Top-Entwicklungsstandortes ist mit Ausnahme von Sonderwohnformen (z.B. Boarding Houses von Unternehmen) keine Wohnnutzung vorgesehen. Unter dem Aspekt der Mobilität und der Lebensqualität der Arbeitnehmenden ist es wichtig, dass im Umfeld des Arbeitsplatzstandortes genügend Wohnraum zur Verfügung gestellt wird. Einerseits sollen dafür die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Siedlungsschwerpunkte gemäss Agglomerationsprogramm Grenchen vorangetrieben werden. Andererseits soll das Potenzial der freiwerdenden Flächen in der Innenstadt von Grenchen durch die Konzentration von Firmenstandorten (z.B. ETA) im Top-Entwicklungsstandort genutzt werden.

Industriepark

Der Industriepark im Sinne des Auftrags von Alt-Kantonsrat Josef Maushart soll Unternehmen mit hoher Wertschöpfung rasch verfügbare Flächen (10 ha) zur Verfügung stellen. Dieser soll somit Platz auf bereits eingezonten Flächen finden und auf Flächen, die kurzfristig eingezont werden können. Der Industriepark soll in seiner Ausgestaltung eine Vorbildfunktion für die Weiterentwicklung des Standortes übernehmen. Deshalb wird eine grössere Fläche dieses Industrieparks im zentralen Bereich südlich der Neckarsulmstrasse und direkt angrenzend an das bereits bebaute Gebiet im Sinne einer kompakten Siedlungsentwicklung angeordnet. Von rasch verfügbaren Flächen für den Industriepark soll sowohl die Stadt Grenchen als auch die Gemeinde Bettlach profitieren können. Ein Teil des Industrieparks befindet sich deshalb an der Bielstrasse in Bettlach, östlich des bereits bebauten Arbeitsplatzgebiets.

Flächen, Dichte und Mengengerüst

Im Endzustand ist im Masterplan-Perimeter ggü. heute eine zusätzliche Fläche von ca. 45 ha eingezont. Diese wird wie folgt genutzt:

- Arbeitsnutzung (inkl. Grünflächenziffer) (ca. 80%)
- «Basic Loop», Pocket Parks und Naturkorridor Witibach (10-12%)
- Side Loops, weitere FVV-Wege und Erschliessung/Anlieferung (3-4%)
- Mobility Hubs und Quartierplätze (4-5%)

Der Top-Entwicklungsstandort charakterisiert sich durch eine hohe Dichte. Damit entstehen Synergien und Austausch. Neue Infrastrukturen lohnen sich. Bei einem Nettobauland von ca. 70% (Abzüge für qualitativ hochwertige Freiflächen und Strassenräume), mit einer Geschossflächenziffer (GFZ) von rund 2.5 gerechnet, können auf heute noch nicht bebauten (Teil)Flächen (eingezont/nicht eingezont) rund 11'000 – 13'000 Arbeitsplätze angesiedelt werden.

Ein-/Umzonungen und Mehrwertabgabe

Die neu eingezonten Flächen werden mit den notwendigen Erschliessungsstrassen (siehe auch Plan Mobilität im Kapitel 3.3), mit den Versorgungsleitungen (Wasser, Strom, Gas) und Entsorgungsleitungen für die Kanalisation sowie mit weiteren Infrastrukturen wie beispielsweise Glasfaser ausgestattet. Die entsprechende Ausstattung ist in der Stadt Grenchen für das Jahr 2026 geplant.

Durch die nutzungsplanerische Umsetzung des Masterplans können Mehr- und Minderwerte entstehen. Die Frage des Mehrwertausgleichs und der Mittelverwendung richtet sich nach dem kantonalen Gesetz zum Planungsausgleich. Allfällige Abgaben sollen insbesondere für die Aufwertung des öffentlichen Raums (z.B. Begrünung der Strassenräume,

Quartierplätze), des Grünraums sowie von Fuss- und Velowegen im Entwicklungsstandort verwendet werden können.

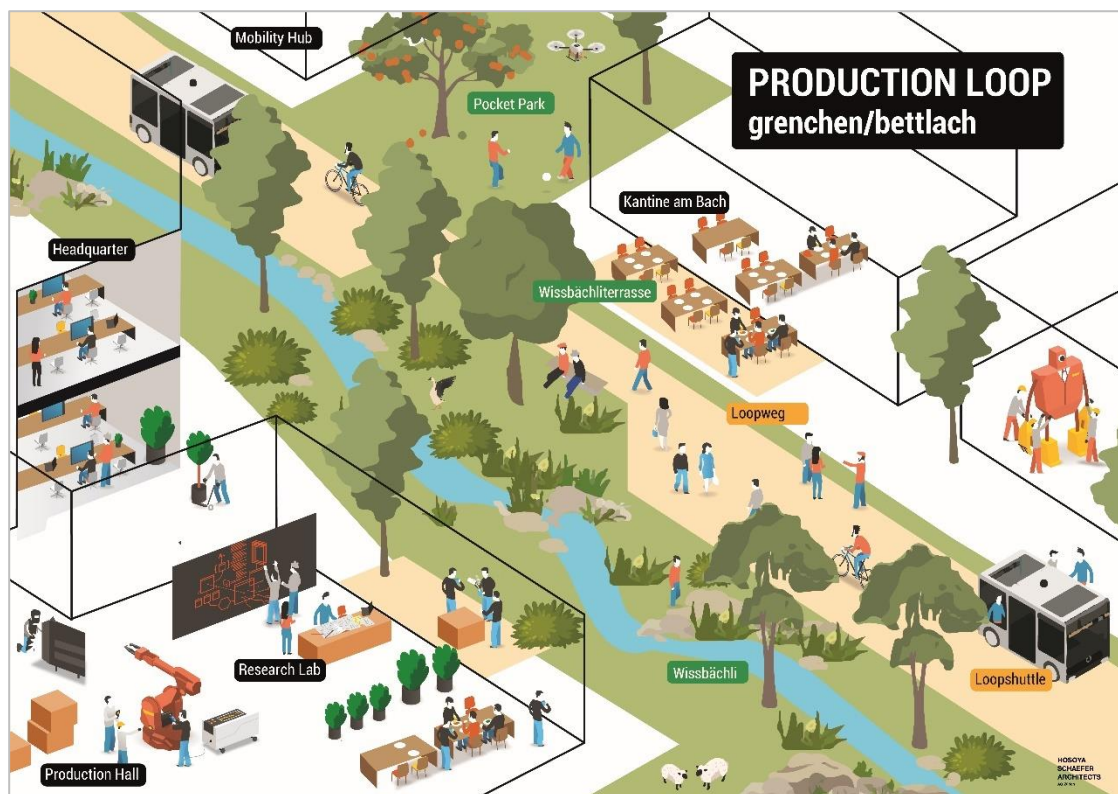
Auswirkungen auf die Fruchtfolgeflächen

Das Zielbild 2040 Plus sieht mit der Ansiedlung von zusätzlichen Arbeitsplätzen und dem grosszügigen Grünraum die Nutzung der gesamten Landwirtschaftszone vor. Dies bedeutet, dass langfristig ca. 40.8 ha Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht und kompensiert werden müssen.

sich ein Mehrwert für alle ergibt. Eine hohe Qualität der Grünräume soll von Grundeigentümern und Unternehmen eingefordert werden. Dies gilt insbesondere bereits auch auf den zentralen Flächen der ersten Etappe (Industriepark).

Der «Loop»

Die Aktivitäten im Top-Entwicklungsstandort sind stark auf den grünen «Loop» und im südlichen Bereich des Standortes auf das renaturierte Wissbächli ausgerichtet:



Damit der «Loop» im Kontext der komplexen Eigentümersituation und der langfristigen Etappierung umgesetzt werden kann, ist ein variables Konzept erforderlich. Als zentrales Element dient der «Basic Loop», der in Nord-Süd-Richtung entlang des Wissbächli und entlang der Landschaftskante im Osten (Mattenhofweg) verläuft, im Norden entlang der Lebernstrasse und im Süden entlang des Witibach verbunden wird. Damit werden keine Grundstücke geteilt und wenige Privatgrundstücke tangiert. Zum Teil verläuft der «Loop» auf kurzen Strecken zunächst auf bestehenden Strassen, wenn dies nicht anders möglich ist. Dieser Kernbereich kann an verschiedenen Stellen kurzgeschlossen und durch seitlich andockende «Side Loops» ergänzt werden. So entsteht ein resilientes System, das auf die schwer vorhersagbare Entwicklung des Gebiets flexibel reagieren kann.

Der «Loop» wird für den Fuss- und Veloverkehr sowie für Shuttles genutzt. Dazu ist ein Regelquerschnitt von 7 m erforderlich (Begegnungsfall Shuttle – Velo; auch ein Begegnungsfall Shuttle-Shuttle ist lokal möglich), der als Begegnungszone ausgebildet werden kann. Teil des «Loop» ist auch eine Querung der Gleise in der Achse Wissbächli. Die Querung kann auf ein kleines autonomes Shuttle ausgelegt werden, es gilt also der Regelquerschnitt. Eine Unterführung wäre aufgrund der geringeren Höhe günstiger, aber auch eine Passerelle ist denkbar. Bei unverhältnismässigen Kosten könnte die Passerelle nur auf Velo und Fussgänger ausgelegt werden, das Shuttle würde dann in beide Richtungen die Strassenbrücke auf der Neckarsulmstrasse nutzen. Die Querung hat auch eine übergeordnete Bedeutung, denn die Verbindung entlang des Wissbächli stellt in Zukunft eine wichtige, autofreie Freizeitverbindung zur Aare (und zum grünen «Loop») dar.

Der östliche Teil des «Basic Loop» stellt den Übergang zwischen dem Top-Entwicklungsstandort und der Landwirtschafts- und Schutzzone Witi dar. Es entsteht ein grüner, gestalteter Saum als markanter räumlicher Abschluss des Siedlungsgebiets. Im südlichsten Bereich erweitert sich diese grüne Achse zu einem grosszügigeren Naturraum. Aufgrund der zusätzlichen Raumnutzer im Perimeter werden in diesem sensiblen Bereich die Naherholungssuchenden gelenkt.

Erschliessung, Adressen und Anlieferung

In Bezug auf die Adressbildung gibt es zwei Möglichkeiten. Die Querachsen (in Ost-West-Richtung) können entweder als hochwertige Adresse fungieren oder lediglich als Anlieferstrassen. In beiden Fällen sollen sie hochwertig gestaltet, begrünt und mit Baumalleen gesäumt werden, da sie eine wichtige Vernetzungsfunktion Ost-West übernehmen und auch für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv sein müssen. Im zweiten Fall werden der «Loop» bzw. zugehörige Grünräume zur Hauptadresse. Dies bedeutet, dass die Adresse nicht auf den MIV ausgelegt ist, sondern auf Velo, Fussgänger und Shuttle. Diese Variante ist zu bevorzugen.

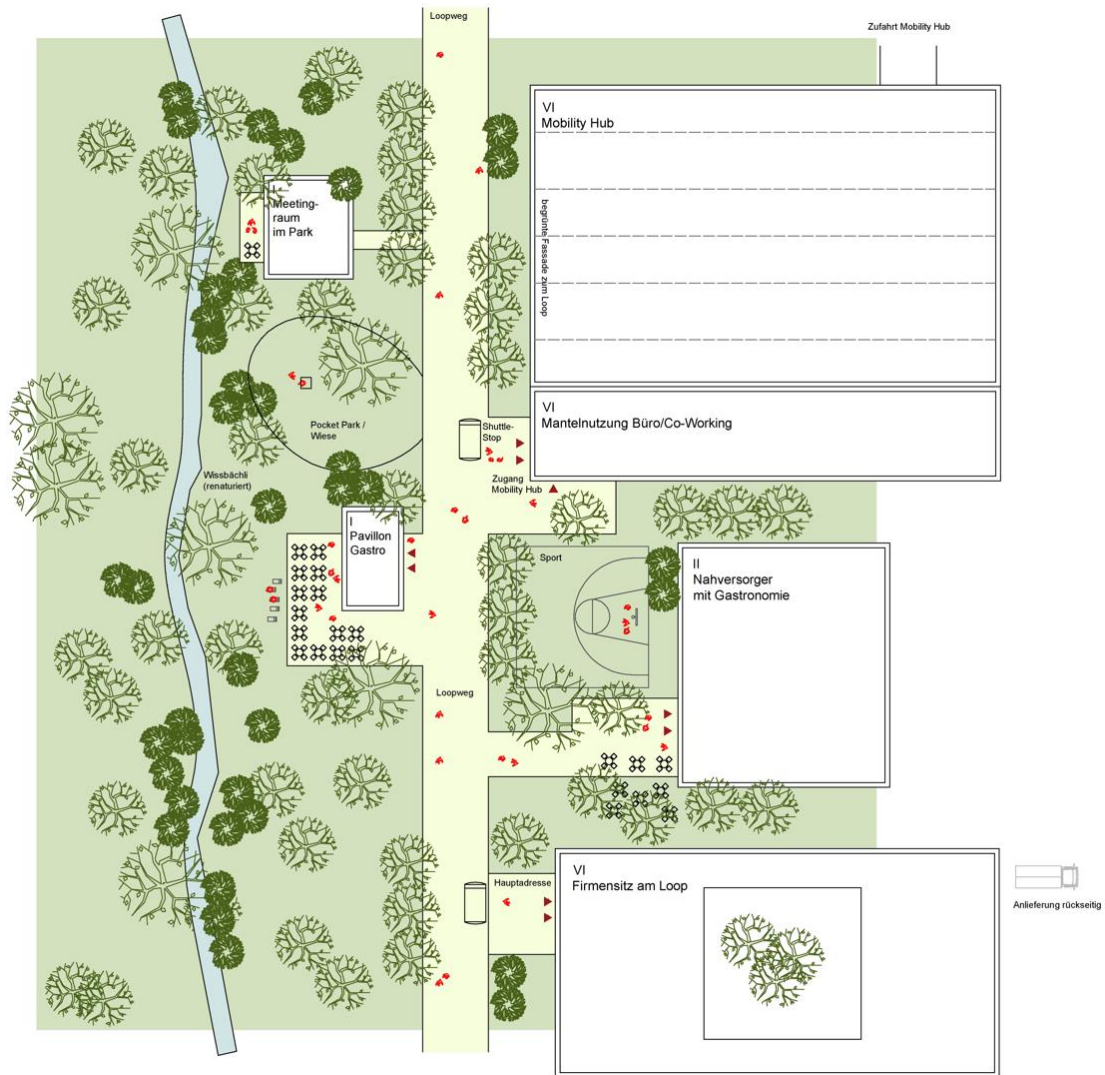
Alle Strassenräume werden in jedem Fall aufgewertet und sind mit geeigneten Baumarten, die Hitze, Trockenheit, Frost und Feuchtigkeit vertragen gesäumt.

Versorgung, Mobility Hubs und Quartierplätze

An verschiedenen Stellen im Top-Entwicklungsstandort befinden sich öffentliche Plätze mit Versorgungsinfrastruktur (Lebensmittel, Gastronomie, Freizeiteinrichtung, Dienstleistung). Es handelt sich dabei um kleine, kompakte Quartierplätze an den zentralen Orten mit Kontakt zum Grünraum. Diese fungieren als Treffpunkt und ermöglichen auch zufällige Begegnungen (Serendipität), was als innovationstreibend angesehen wird. Es macht Sinn, diese lokalen Kleinzentren mit den Mobility Hubs zu kombinieren, um Frequenzen für die Infrastruktur zu generieren.

Von dieser Quartiersversorgung kann auch die Bevölkerung der Standortgemeinden profitieren. Weiter können der Sport-Cluster und der Aare-Bereich (z.B. Sport am Mittag) durch attraktive, begrünte Fuss- und Veloverkehrsverbindungen genutzt werden.

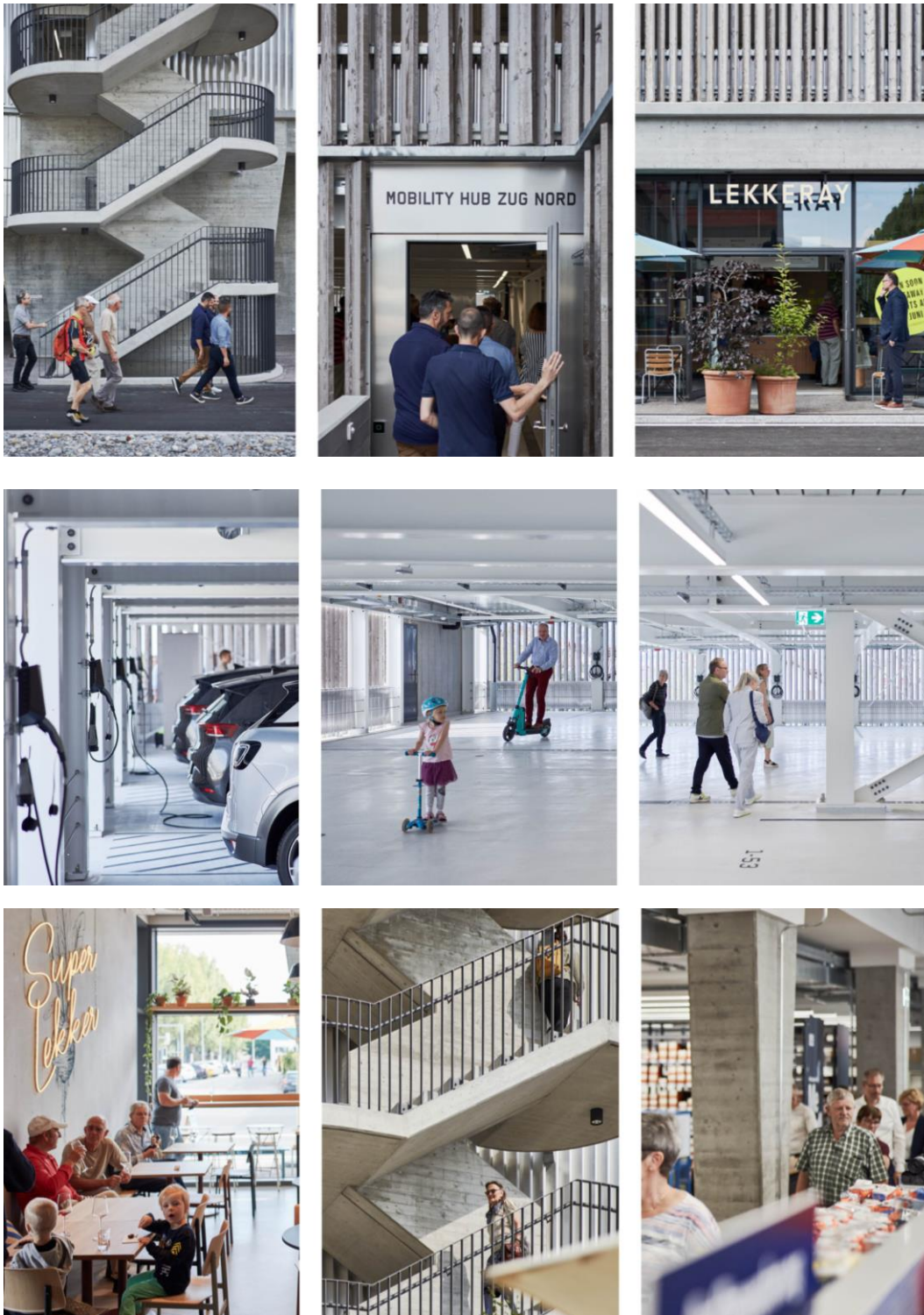
Abbildung 1: Planskizze Loop Central 1 – In den Wissbächli-Park eingebettetes Zentrum



Die Mobility Hubs erhalten eine zentrale Funktion innerhalb des Top-Entwicklungsstandortes. Sie sind Ankunftsort, Umsteigepunkt, Verteiler, Versorger und sichtbares Zeichen eines innovativen Quartiers. Neben den Mobilitätsfunktionen (Parkplätze für Autos, Velos, Trottinette inkl. Ladestationen) sollen sie im Erdgeschoss weitere Nutzungen aufweisen – typischerweise kann dies ein Nahversorger, Paketstationen der Post für Mitarbeitende oder auch Gastronomie sein. Aufgrund der hohen Personenfrequenzen können auch weitere Dienstleistungsnutzungen (z.B. Fitness, Gesundheit, Bildung) in der Regel funktionieren.

Der Grossteil der Flächen dient nach wie vor der Parkierung – daher ist besonders die Gestaltung der Fassaden (Begrünung oder Manteinutzung mit Gewerbe/Büros zum belebten Teil des Areals) wichtig.

Abbildung 2: Mobilitätshub als erweiterte Quartiersinfrastruktur: Beispiel Mobility Hub Zug Nord / Tech Cluster Zug (Hosoya Schaefer Architects)



Grafik Hosoya Schaefer Architects

Abbildung 3: Beispiele Erscheinungsbild Mobility Hubs



Links: Urbane Seite mit Mantelnutzung Büros und publikumswirksamer EG-Nutzung (STHL Architects – Mobility Hub 6 Oberbillwerder, Hamburg); rechts: Begrünte Fassade der Parkgeschosse (Spengler Wiescholek – Mobility Hub 7 Oberbillwerder, Hamburg)

Wassernutzung

Bei der Erstellung oder Sanierung der Strassenräume im Top-Entwicklungsstandort wird das Prinzip der «Schwammstadt» verfolgt. Die Trottoir-Bereiche sind somit möglichst sickerfähig ausgestaltet und die Entwässerung erfolgt lokal in den strassenbegleitenden Grünflächen. In den verschiedenen Arealen wird das Niederschlagswasser möglichst offen und landschaftlich integriert auf den jeweiligen Grundstücken abgeleitet, versickert und filtriert.

Gestaltungsleitfaden

In Ergänzung zu den planungsrechtlichen Instrumenten soll für den gesamten Standort ein Gestaltungsleitfaden (GLF) entwickelt werden, zu dem sich alle Eigentümer und Eigentümerinnen bekennen und der dem Quartier eine höhere städtebauliche und freiräumliche Qualität, höhere Attraktivität für den FVV und eine eigene Identität und Ausstrahlung geben soll.

Im Gegensatz zu einem Gestaltungsplan sind diese Inhalte nicht rechtlich verbindlich; die Eigentümer sollen jedoch an der Erstellung des GLF beteiligt sein und sich damit identifizieren. Er kann so auch bei Privatparzellen mit bestehendem Baurecht angewendet werden. Bei neu eingezonten Bereichen oder von der öffentlichen Hand vergebenen Grundstücken kann er ggf. als verbindliches Instrument eingesetzt werden (z.B. als Teil eines Baurechtsvertrages).

Im GLF werden zum einen die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Schnittstellen mit privaten Grundstücken geregelt (z.B. die Gestaltung von Vorzonen zum Strassenraum / öffentlichen Raum, der Umgang mit versiegelten/unversiegelten Flächen (z.B. Parkplätzen), Pflanzungen, Umgang mit Dachflächen sowie ggf. Fassaden und architektonische Themen). Wichtig ist auch zu definieren, wie sich die Baufelder zum grünen «Loop» orientieren.

Ausserdem können inhaltliche Vorgaben zur Mobilität oder zu Energie gemacht werden (z.B. Parkplätze und Hubs, Dachflächennutzung PV, etc.). Der Gestaltungsleitfaden soll zudem die Grundsätze einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung sichern.

Folgende Inhalte können Teil des GLF sein:

1. Leitbild Quartier

- Konzept
- Gestaltung und Anspruch

2. Grüner «Loop»

- Regelquerschnitte
- Elemente, Pocket Parks
- Bepflanzung

3. Strassenräume

- Regelquerschnitte
- Bepflanzung
- Anliefern & Adressen
- Materialien & Oberflächen

4. Zentren & Mobility Hubs

- Gestaltung Mobility Hubs
- Plätze
- Infrastrukturen

5. Private Freiflächen

- Grundstücksgrenzen/ Übergänge (Zäune, Zugänge, Sichtbarkeit, Bezug zum «Loop»)
- Freiflächen (Versiegelte Flächen und Materialien, Bepflanzung, Bezug zum «Loop», Wasserhaushalt)
- Dachflächen (Begrünung, PV, Anbau)

6. Architektur und Fassaden

- Fassadenbegrünung

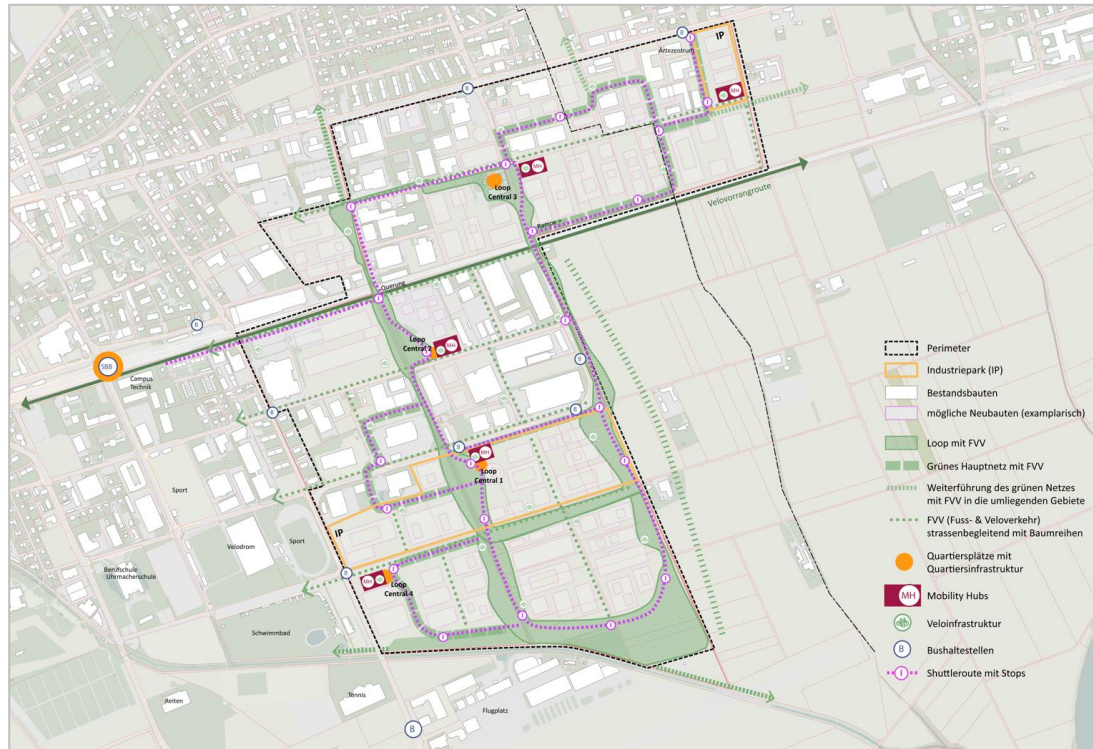
7. Mobilitätskonzept

- Gesamtkonzept
- Vorgaben

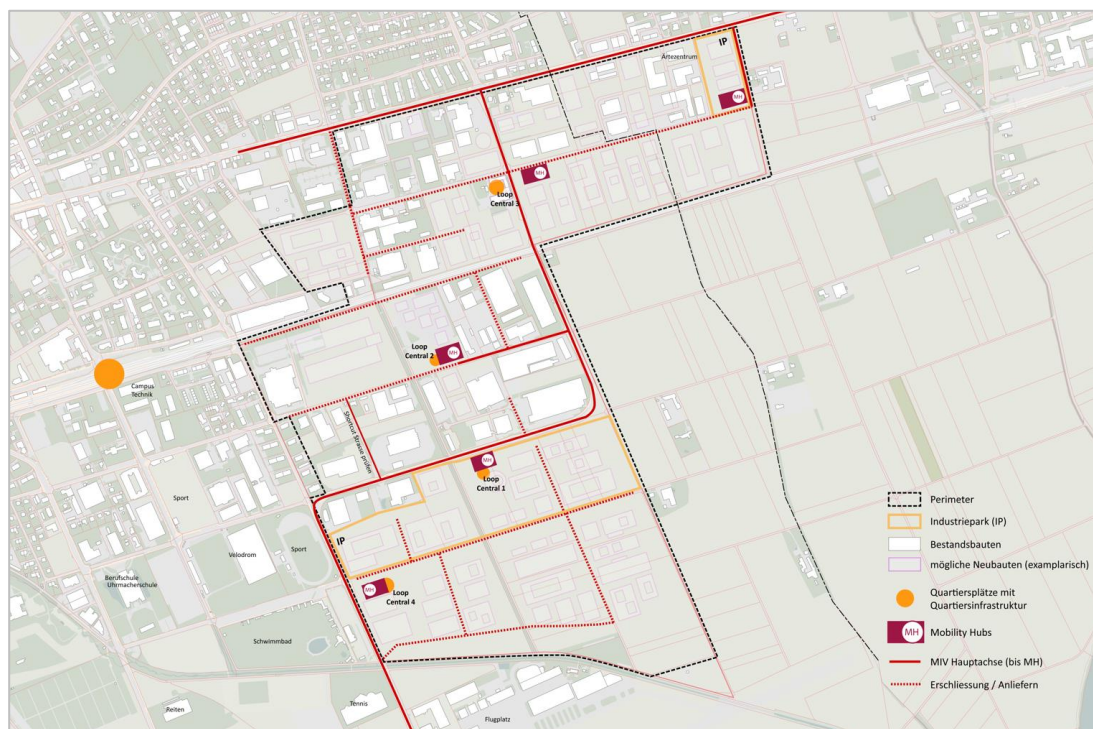
8. Energiekonzept

- Gesamtkonzept
- Vorgaben

3.3. Mobilität



Oben: FVV sowie ÖV und Shuttle; unten: Strasse/MIV



Im Endzustand werden im Top-Entwicklungsstandort rund 25'000 Pendlerfahrten pro Tag generiert. Diese werden ggü. heute deutlich stärker mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Folgender Modal Split wird angestrebt: MIV: 55%, ÖV: 25% und FVV: 20%. Dies bedeutet rund 14'000 MIV-, über 6'000 ÖV- und gut 5'000 Velopendlerfahrten pro Tag.

Fuss- und Veloverkehr

Für den Veloverkehr bestehen folgende strukturierende Achsen:

- die kantonale Velovorrangroute in West-Ost-Richtung zwischen Lengnau und Solothurn direkt südlich der Bahnlinie,
- der «Loop», welcher insbesondere in Nord-Süd-Richtung zwei hochwertige Achsen anbietet, einerseits entlang des Wissbächli und andererseits entlang der Neckarsulmstrasse/dem Matenhofweg.

Die Achsen Wissbächli und Neckarsulm sind im südlichen Bereich des Standortes zweckmässig an die kantonale Velohauptroute Grenchen – Arch angeschlossen.

Neben den strukturierenden Achsen sorgt ein Netz von direkten, komfortablen und sicheren FVV-Verbindungen dafür, dass die Vernetzung innerhalb des Standortes aber auch mit den angrenzenden Siedlungsbereichen in Grenchen und Bettlach sowie der Gebiete mit Naherholungsfunktion, optimal funktioniert.

Die Entflechtungsthematik zwischen Fuss-/Veloverkehr und motorisiertem Verkehr wird im Rahmen der weiteren Umsetzungsschritte genau zu prüfen sein.

Öffentlicher Verkehr

Der Standort ist ins Busnetz der Agglomeration Grenchen eingebunden (Basis Liniennetz gemäss Buskonzept 2026). In den Hauptverkehrszeiten wird er mit einem dichten Takt (mind. 15') und mit Gelenkbussen erschlossen. Ergänzend besteht ein Shuttle-System im «Loop». Die Shuttles sind neben dem Anschluss an die Bahn beim Bahnhof Grenchen Süd, an die Mobility Hubs angebunden. Im Endzustand setzen bei Bedarf grössere Firmen ergänzende Betriebs-Shuttles ein. Beim Shuttlenetz handelt es sich um eine kleine Flotte von autonomen Klein-Shuttles, die die Mitarbeitenden direkt und flexibel an ihren Arbeitsort bringen können. Fahrt und Route sind flexibel und on-demand. Der «Loop» ist besonders gut für eine Erprobung dieses Konzepts geeignet – die Shuttles können im Einrichtungsverkehr zunächst auf einer eigenen Spur geführt werden, so dass die Komplexität des Stadtverkehrs zunächst noch kein Problem für das autonome Fahren darstellt. Für die Strecke vom Bahnhof bis zum Beginn des «Loop» muss eine

Lösung auf der Strasse gefunden werden. Die Zuständigkeiten für Betrieb und Finanzierung des Shuttle-Systems werden in den weiteren Umsetzungsschritten zu klären sein.

Strassenverkehr

Der motorisierte Individualverkehr wird über die H5 geführt und möglichst sofort bzw. direkt bei den Mobility Hubs abgefangen. Die Entwicklung der Verkehrsbelastung insbesondere in den Hauptverkehrszeiten auf der Zufahrtsachse zum Autobahnanschluss südlich des Standortes sowie am Flughafenkreisel ist bei den verschiedenen Entwicklungsschritten zu verfolgen. Dasselbe gilt für die Zufahrtsachse Bettlach-Grenchen mit dem Kreisel H5/Neckarsulmstrasse.

Innerhalb des Masterplan-Perimeters soll eine zusätzliche (z.T. bereits bestehende) Verbindung zwischen der Neckarsulmstrasse und der Niklaus Wengi-Strasse geprüft werden. Diese würde insbesondere Umwege von LKWs über die Neckarsulmstrasse und den östlichen Teil der Niklaus Wengi-Strasse vermeiden. Anlässlich der vertieften Prüfung der Zweckmässigkeit einer solchen Verbindung soll auch untersucht werden, ob eine selektive Nutzung (Bus, Zubringer Lastwagen) umgesetzt werden könnte. Ebenfalls müssen mögliche Konfliktpunkte zwischen Fuss-/Veloverkehr und dem motorisierten Verkehr entschärft werden.

Der Entflechtung von Fuss-/Veloverkehr und motorisiertem Verkehr muss anlässlich der nächsten Bearbeitungsschritte, insbesondere bei der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für das Masterplangebiet, ein hoher Stellenwert beigemessen werden.

Mobility Hubs / Parkierung

Mit dem angestrebten Modal Split sind im Top-Entwicklungsstandort rund 6'000 – 7'000 Autoabstellplätze notwendig. Die Autoparkierung ist in einzelnen Mobility Hubs konzentriert (max. ca. 1'000 PP pro Hub). Diese befinden sich grundsätzlich am Hauptstrassennetz und in unmittelbarer Nähe des FVV-Netzes und der Quartiersversorgung. In den Mobility Hubs können die verschiedenen Angebote (Carsharing, Veloverleih inkl. Cargovelos, Parkplatz, u.a.) über eine digitale Plattform reserviert werden. Die Hubs weisen Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes auf. Der Mobility Hub beim «Loop Central 4» ermöglicht Synergien mit dem Sport-Cluster im Westen des Standortes und eine deutliche Reduktion von oberirdischen Parkplätzen in diesem Bereich. Oberirdische Parkplätze (z.B. für Schichtarbeit) im Masterplan-Perimeter befinden sich in geringem Umfang auf befestigten, jedoch nicht versiegelten Flächen. In den bereits bebauten Teilgebieten ist ergänzend zu den Mobility Hubs eine Konzentration von Parkplätzen in kleineren flächensparenden Parkieranlagen ebenfalls möglich.

Veloabstellplätze sind in der Nähe der Gebäudeeingänge (Unternehmen / Versorgungseinrichtungen) angeordnet und von Witterungseinflüssen geschützt. Veloverleih besteht innerhalb des Masterplan-Perimeters insbesondere bei den Mobility Hubs / auf den Quartierplätzen.

Ausserhalb des Standortes besteht das Angebot u.a. an den Bahnhöfen Grenchen Nord und Grenchen Süd sowie bei der S-Bahnhaltestelle Bettlach.

Mobilitätskonzepte / Mobilitätsmanagement

Mindestens Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitenden verfügen über ein Mobilitätskonzept und setzen entsprechende Massnahmen um. Diese können beispielsweise in den Bereichen der Information/Sensibilisierung, der Unterstützung oder des Sharings sein. Konkrete Beispiele sind:

- Förderung von Aktionen und Anlässe wie Bike to Work
- Finanzielle Anreize seitens des Unternehmens (z.B. monatlicher Betrag an die Mobilitätskosten bei Verzicht auf Parkplatz, Beteiligung an den ÖV-Kosten)
- Beteiligung bzw. Sonderkonditionen für die Nutzung (externer) Free-Floating und stationsbasierten Sharing-Angebote (Velos, E-Autos)
- Bereitstellung von velofreundlicher Infrastruktur (wettergeschützte, hochwertige Abstellplätze, e-Bikes Ladestationen, Velopumpen, Umzieh-/Duschkmöglichkeiten u.a.).

Die Unternehmen führen regelmässig ein Controlling durch und passen/ergänzen die Massnahmen bei Bedarf an.

Beitrag öffentlicher Raum / Quartiersversorgung

Attraktive Aufenthaltsräume verringern die Mobilität nach aussen. Auch die Quartiersversorgung leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität. Qualitativ hochstehende Freiräume sowie auf die Quartierplätze ausgerichtete Versorgungsangebote wie Restaurant, Café, Kiosk, Kita haben ebenfalls einen Einfluss auf den Modal Split.

3.4. Energie

An eine nachhaltige und effiziente Energieversorgung des Top-Entwicklungsstandortes werden hohe Qualitätsziele gestellt. Insbesondere in den noch nicht überbauten Teilgebieten soll eine Abstimmung zwischen Energie- und Raumplanung frühzeitig erfolgen. Die erste Etappe soll dabei eine Vorreiterrolle einnehmen.

Ziel für den Top-Entwicklungsstandort muss eine möglichst klimaneutrale Errichtung und ein entsprechender Betrieb sein, welcher ohne externe Ausgleichsmassnahmen auskommt. Dabei soll das Bezugssystem soweit wie möglich gefasst und externe Faktoren berücksichtigt werden (inkl. Rohstoffe, Zulieferer, Mobilität). Bei der Weiterentwicklung des Top-Entwicklungsstandortes – d.h. sowohl bei Neubauten als auch bei Erweiterungen und Erneuerungen von bestehenden Gebäuden – werden die grauen Emissionen berücksichtigt und möglichst reduziert. Dabei werden kompakte Neubauten erstellt, klimafreundliche Materialien verwendet (wenn Beton: entweder mit möglichst wenig CO₂-Ausstoss in der Produktion oder Beton der CO₂ bindet), die Menge der Baumaterialien reduziert und ihre Nutzungsdauer verlängert.

Ein weiteres wichtiges Ziel stellt eine maximale Energieeffizienz im Top-Entwicklungsstandort dar. Dies wird durch eine hochwertige Wärmedämmung der Gebäude (bei Neubauten, Erweiterungen, Erneuerungen), durch die Verwendung von regenerativen Energiequellen (z.B. Photovoltaikanlagen auf Dachflächen) sowie durch Speicheranlagen u.a. sichergestellt.

Energiekonzept

Für die Ermittlung der geeignetsten Energieträger soll ein gemeindeübergreifendes Energiekonzept für den Top-Entwicklungsstandort erarbeitet werden, welches das entsprechende Umfeld einbezieht. Neben der Analyse der Energiequellen und Potenziale (z.B. Solarenergie, Abwärme aus Abwasser, externe Abwärme aus Industriebetrieben) sollen darin folgende Punkte thematisiert werden:

- Ggf. Definition von Prioritätsgebieten je nach Grösse der vorhandenen Potenziale
- Nutzung von Synergien u.a. mit den umliegenden Wohnquartieren, z.B. Abwärmespeicherung und -nutzung sowie mit der ARA Regio Grenchen
- Konzept für eine klimaneutrale Stromversorgung
- Nachhaltige Quartiersinfrastruktur, z.B. Anergienetz. Es erscheint sinnvoll, das Leitungsnetz in einem eigenen, begehbaren und revisionierbaren Kanalquerschnitt zu verlegen, so dass jederzeit zusätzlich benötigte Infrastrukturträger nachgerüstet oder erneuert werden können. Dies ermöglicht maximale Flexibilität für die Unternehmen.
- Bereitstellung einer Wasserstoff-Infrastruktur durch die öffentliche Hand

- Massnahmen seitens der Unternehmen, die im Gestaltungsleitfaden geregelt werden können (z.B. vollflächige Nutzung von PV, eigenes Energiekonzept zum Erreichen von Klimaneutralität, Zertifizierung von Gebäuden usw.).

3.5. Projektorganisation / Einbezug Akteure / Standortförderung / Vermarktung

Einsetzen einer Projektorganisation

Neben raum- und verkehrsplanerischen Aspekten sind eine zweckmässige Projektorganisation und Prozessgestaltung zentrale Elemente für die Umsetzung des Top-Entwicklungsstandortes. Dabei sind mehrere Modelle denkbar: Die Federführung bei der weiteren Standortplanung kann beim Kanton Solothurn oder bei den Gemeinden Grenchen und Bettlach liegen. Wichtig ist, dass im nächsten Schritt die Projektorganisation gemeinsam definiert und ein partnerschaftliches Vorgehen gewählt wird. Die Projektorganisation koordiniert die Arbeiten, sichert die Qualität und bindet die relevanten Akteure zweckmässig ein. Zudem ist sie zuständig für das Controlling.

Die Gründung einer eigenen Betriebsgesellschaft oder Stiftung (wie zum Beispiel bei den Innovationsparks) kann zudem sinnvoll sein, um einen zentralen Ansprechpartner bei der Bewirtschaftung von Infrastruktur, den Mobility Hubs, der Kuratierung und Ansiedlung der Unternehmen, der Umsetzung des Gestaltungsleitfadens usw. zu haben.

Einbezug der Akteure

Nachdem der Masterplan von den Standortgemeinden und dem Kanton erarbeitet wurde, ist der Einbezug der GrundeigentümerInnen ein wichtiger Meilenstein. Danach soll die Öffentlichkeit einbezogen werden, dies ist wichtig für die Akzeptanz des Masterplans in der Region.

Standortförderung / Vermarktung

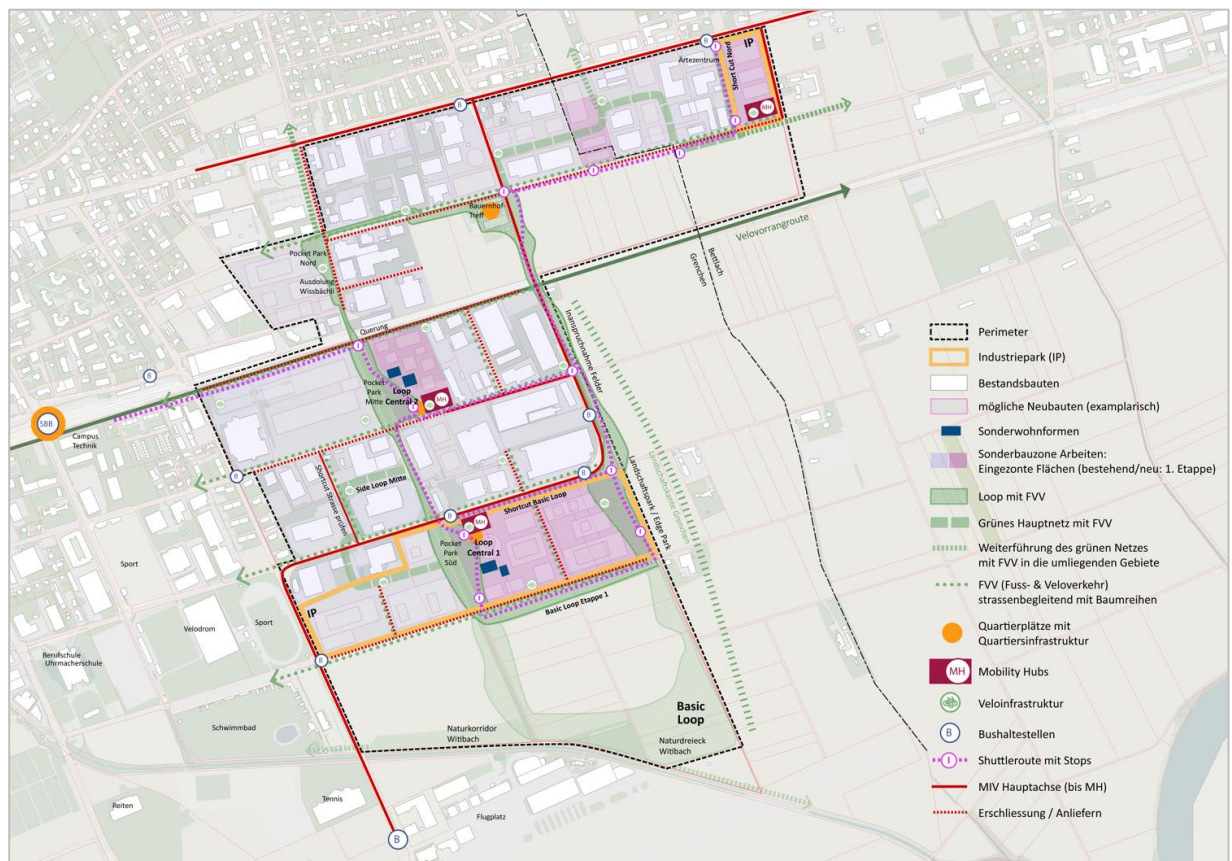
Die Förderung und Vermarktung des Top-Entwicklungsstandortes erfolgt gemeindeübergreifend. Für die Weiterentwicklung des Standortes wird gemeinsam eine Strategie zur Lenkung der Ansiedlungen erarbeitet.

4. Etappierung

4.1. Etappe 1

Der Top-Entwicklungsstandort weist mit über 90 ha und mehr als der Hälfte davon unüberbaute Flächen ein sehr grosses Entwicklungspotenzial auf. Dieses soll etappiert und in nachhaltiger Weise genutzt werden. In diesem Kapitel wird aufgezeigt, wie die 1. Etappe der Weiterentwicklung des Top-Entwicklungsstandortes in den Bereichen Nutzung, Städtebau und Freiraum, Mobilität und Energie aussehen kann. Der Kern der 1. Etappe besteht aus dem kantonalen Industriepark mit den beiden Teilgebieten in Grenchen (nördlich der Neumattstrasse) und Bettlach (südlich der Bielstrasse).

Abbildung 4: Etappe 1



Nutzung

Neben den bereits bestehenden Arbeitszonen werden in der 1. Etappe Flächen eingezont (heute Reservezonen oder Landwirtschaftszone), welche innerhalb oder direkt angrenzend an das heute bebaute Gebiet liegen. Damit wird eine kompakte Siedlungsentwicklung erreicht.

Dabei handelt es sich primär um Flächen für den Industriepark (ca. 8.4 ha) sowie um die Fläche östlich des «Pocket Park Mitte» (ca. 2.2 ha). Ergänzend werden zwei Parzellen (ca. 0.9 ha) an der Gemeindegrenze zwischen Grenchen und Bettlach eingezont. Diese stellen heute eine noch nicht eingezonte «Baulücke» dar. Diese Flächen werden entsprechend erschlossen.

In der 1. Etappe werden für die neuen Flächen in der Sonderbauzone Arbeiten 10 ha FFF beansprucht: Alle einzuzonenden Flächen sind FFF, mit Ausnahme der Fläche östlich des «Pocket Park Mitte». Bei dieser sind nur ca. 30% FFF.

Mit den in der 1. Etappe zur Verfügung stehenden Flächen können im Top-Entwicklungsstandort rund 5'000 – 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze angesiedelt werden.

Städtebau und Landschaft

Entlang des zu renaturierenden und nördlich der Bahnlinie auszdolenden Wissbächli stehen in der 1. Etappe die Ausgestaltung des «Basic Loop» bis zur Neumattstrasse sowie die Ausgestaltung der Pocket Parks Nord, Mitte und Süd im Fokus.

Mobilität

Mit einem sehr ambitionierten Modal Split-Ziel gemäss Kapitel 3.3 für die 1. Etappe ergeben sich durch die Arbeitnehmenden über 7'000 MIV-, über 3'000 ÖV- und gut 2'500 Velopendlerfahrten pro Tag.

In der 1. Etappe ist die Realisierung von drei Mobility Hubs (mit je max. 1'000 PP) mit folgenden Funktionen vorgesehen:

- Das Zentrum mit Mobility Hub beim «Loop Central 1» nimmt eine zentrale Rolle ein und dient dem Industriepark. Hier muss ein hoher Standard erzielt werden, der auf die gesamte Entwicklung ausstrahlt.
- Das Mobility Hub beim «Loop Central 2» im Bereich des heutigen Bauernhofs versorgt das dortige Grundstück, soll aber auch von den bestehenden Firmen in der Umgebung genutzt werden können. Die Firmen sollen dazu ermuntert werden, ihre eigenen (im Freiraum befindlichen) Parkplätze umzugestalten und mindestens keine neuen mehr anzulegen. Grösse und Bedeutung dieses Hubs hängt davon ab, wie stark die umliegenden Firmen einbezogen werden können.
- Das Mobility Hub beim Industriepark in Bettlach versorgt die erste Etappe in dieser Gemeinde, soll jedoch auch bereits perspektivisch eine Weiterentwicklung nach Süden oder Westen ermöglichen; daher wird er nicht an der H5, sondern leicht versetzt im Quartier situiert.

Zu den Mobility Hubs gehört auch ein Veloverleih-Angebot. Dieses soll zweckmässigerweise unter Berücksichtigung weiterer wichtiger Zielorte im Raum Grenchen/Bettlach schrittweise aufgebaut werden.

In der 1. Etappe werden die Velovorrangroute südlich der Bahnlinie – als zentrale Verbindung zum Bahnhof Grenchen Süd – und die FVV-Wege im grünen «Loop» realisiert bzw. ausgestaltet. Zudem werden für den FVV die Verbindungen in West-Ost-Richtung sowie einzelne ergänzende Nord-Süd-Verbindungen insbesondere im Bereich des Industrieparks (Nord und Süd) erstellt bzw. aufgewertet. Dazu gehört auch die Begrünung dieser Achsen. Der Fokus in der 1. Etappe liegt – von Norden her – auf den Achsen bis und mit Neumattstrasse.

Falls die Verbindungsstrasse zwischen der Neckarsulmstrasse und der Niklaus Wengi-Strasse vervollständigt werden kann, ist es zweckmässig, diese bereits in der 1. Etappe zu realisieren.

Der Shuttle-Betrieb soll für die Erprobung des Konzepts in der 1. Etappe insbesondere im «Loop» eingeführt werden. Vor allem in einem fortgeschrittenen Stand der Etappe 1 sind neben den Shuttles bei einer Erschliessung im 15'-Takt des Top-Entwicklungsstandortes grundsätzlich Gelenkbusse einzusetzen.

Ergänzend und begleitend zu den erwähnten Massnahmen werden bereits in der 1. Etappe mindestens von Firmen mit mehr als 50 Mitarbeitenden Mobilitätskonzepte erarbeitet und umgesetzt.

Energie

Bereits in der 1. Etappe werden im Energiebereich die Ziele einer möglichst klimaneutralen Errichtung, eines klimaneutralen Betriebs sowie einer maximalen Energieeffizienz verfolgt. Entsprechende Massnahmen bei den Gebäuden (s. Kapitel 3.4) werden umgesetzt, eine nachhaltige und aufwärtskompatible Quartiersinfrastruktur (Anergienetz, Speichieranlagen u.a.) aufgebaut und die geeignetsten Energiequellen gemäss zu erarbeitendem Energiekonzept zum Top-Entwicklungsstandort genutzt.

4.2. Weitere Etappen

Das Ausmass und die genaue Ausgestaltung der weiteren Entwicklungsetappen für die Erreichung des Zielbildes 2040 Plus werden zu einem späteren Zeitpunkt definiert. Dafür soll zuerst eine Standortbestimmung zur Umsetzung der 1. Etappe stattfinden.

5. Umsetzung

5.1. Mögliche Umsetzung in die Planungsinstrumente

Es ist noch zu definieren, ob der Kanton oder die Gemeinden die zuständigen Planungsbehörden für das Masterplangebiet sein werden. Der Kanton wird zumindest für den kantonalen Industriepark als Planungsbehörde fungieren.

Zonenplan

In einer Teilrevision der Nutzungsplanung sollen kurzfristig die Flächen in der Reserve- und in der Landwirtschaftszone gemäss der im Kapitel 4.1 aufgezeigten Etappierung (Etappe 1) eingezont werden sowie die bestehenden Arbeitszonen im Top-Entwicklungsstandort in eine Sonderbauzone Arbeiten umgezont und die Flächen für die Mobility Hubs entsprechend gesichert werden. Bezüglich Sicherstellung der Grünflächen für den «Loop» mit Pocket Parks sind insbesondere zwei Optionen denkbar:

A. Option mit Sonderbauzone Arbeiten – maximale Flexibilität

- «Loop» mit Pocket Parks werden über «Vorschriften zum Städtebau» grob geregelt
- 20% Grünflächenziffer dürfen angerechnet werden

B. «Loop» und Pocket Parks als Freihaltezone – maximale Sicherheit und Qualität

- Präzises Ausweisen des «Loop» mit Pocket Parks
- Erwerb durch die Gemeinden
- 20% Grünflächenziffer müssen auf Grundstück zusätzlich nachgewiesen werden

Die Option C könnte die Option B, jedoch ohne Erwerb und mit Anrechnen einer 20% Grünflächenziffer darstellen.

Zonenreglement

Im Zonenreglement wird eine neue Sonderbauzone Arbeiten für den Top-Entwicklungsstandort aufgenommen. Dazu werden insbesondere folgende Punkte geregelt (Vorschlag):

- Nutzungsausrichtung: Ansiedlung und Entwicklung arbeitsplatzintensiver Industrie- und industrienaher Betriebe mit hohem Wertschöpfungspotenzial.
- Nutzung: Zugelassen sind neben Industriebetrieben, Betriebe im Bereich Technologie und Forschung sowie Infrastruktur für Quartiersversorgung, Mobility Hubs und Sonderwohnformen ohne dauerhaften Aufenthalt (Boarding Houses).
- Baumasse:
 - Gebäudelänge frei
 - Grenzabstand (min.) 6.00 m

- Baummassenziffer (min.) 6.0
- Empfindlichkeitsstufe: III
- Umgebungsgestaltung:
 - Der grüne «Loop» als verbindender Freiraum mit den Pocket Parks ist im markierten Bereich (vgl. «Vorschriften zum Städtebau» im Zonenplan) umzusetzen. Dieser kann an die Grünflächenziffer angerechnet werden (falls Option A zur Anwendung kommt, s. oben).
 - Die Grünflächen sind nach ökologischen Kriterien zu gestalten.
 - Die Zone stellt erweiterte Ansprüche an die Freifläche: Maximal 20% der Freiflächen dürfen wasserundurchlässig gestaltet werden. Versickerung und Retention muss auf dem Grundstück nachgewiesen werden.
 - Es gelten besonders hohe Ansprüche an die Gestaltung der Grundstücksgrenzbereiche.
 - Die (dynamische) Aussenraumbeleuchtung ist so konzipiert, dass sie die Umgebung nicht übermässig beeinträchtigt (s. Nähe zu Witischutzzone).
- Parkierung:
 - Die Parkierung erfolgt hauptsächlich in Mobility Hubs.
 - Oberirdische Parkplätze können in geringem Umfang auf befestigten, jedoch nicht versiegelten Flächen angeordnet werden.
- Energie (ggf. im Erschliessungsplan statt im Zonenreglement):
 - Der Bedarf an grauer Energie für die Erstellung/Erweiterung der Gebäude wird mit kompakten (Neu)Bauten und klimafreundlichen Materialien möglichst gering gehalten.
 - Die Dachflächen werden für Anlagen zur solaren Energiegewinnung genutzt.
 - Für Neubauten besteht eine Anschlusspflicht an die nachhaltige Quartiersinfrastruktur gemäss Energiekonzept.

Für die Mobility Hubs sind spezifische Vorschriften aufzunehmen, welche entsprechende Dienstleistungen wie Gastronomie, Freizeiteinrichtungen sowie kleinere Verkaufsflächen zulassen.

In Zonen- oder Baureglementen zu regeln

Zur Parkierung und zu den Mobilitätskonzepten werden zudem folgende Anpassungen/Ergänzungen vorgeschlagen:

- Für die Stadt Grenchen soll das Gebiet des Top-Entwicklungsstandortes im Perimeter 2, welcher ggü. dem Perimeter 3 eine geringere minimal erforderliche Anzahl an Abstellplätzen zulässt (0.5 pro 100 m² GfO) liegen. Für die Gemeinde Bettlach sollen die gleichen Bestimmungen gelten.

- Für den Top-Entwicklungsstandort sind bezüglich Mobilitätskonzept je nach Gemeinde (Stadt Grenchen / Gemeinde Bettlach) strengere bzw. neue Regeln (Konzept ab 50 Mitarbeitende) aufzunehmen.

Es soll grundsätzlich im gesamten Gebiet des Top-Entwicklungsstandortes eine Höhe der Bauten von 20 m zugelassen werden. In Gebieten, wo städtebauliche Akzente gesetzt werden sollen, ist für Bauten mit einer Höhe von mehr als 20 m ein Gestaltungsplan (GP) notwendig. Bauten bis 30 m (jedoch keine Hochhäuser) sollten unter dieser Voraussetzung entlang der Achse Wissbächli zugelassen werden. Sollte es eine rechtliche Möglichkeit geben, dies auch ohne GP (aber unter Einbezug des GLF) zu ermöglichen, sollte dies geprüft werden (kantonales Recht).

Erschliessungsplan

Im Erschliessungsplan sind folgende Elemente aufzunehmen:

- Neue Erschliessungsstrassen: Diese sind gemäss Zielbild Mobilität aufzunehmen. Für die 1. Etappe sind die in Zusammenhang mit den entsprechenden Einzonungen nötigen Erschliessungsstrassen im Plan zu berücksichtigen (siehe Karten in den Kapiteln 3.3 und 4.1).
- Neue Fuss-/Velowege: Sowohl die Ost-West-Verbindungen als auch die Fuss- und Velowege im «Loop» sind im Erschliessungsplan – unter Berücksichtigung des Shuttles – weiterzuführen bzw. aufzunehmen.
- Grünraum entlang der Strassen und der Fuss-/Velowege: Ausserhalb des grünen «Loop» sollen generell Grünstreifen sowie auf den Ost-West-Achsen grundsätzlich Doppel-Baumreihen und auf den Nord-Süd-Achsen Einzel-Baumreihen aufgenommen bzw. ergänzt werden. Auf der nördlichen Seite der Neumattstrasse – im Abschnitt Flughafenstrasse-Wissbächli – sind im Erschliessungsplan beispielsweise bereits ein Grünstreifen sowie eine Baumreihe vorgeesehen.
- Vorschriften zum Thema Energie (siehe auch Absatz zum Zonenreglement)

Änderungen ggü. den aktuellen Bestimmungen sowie Mehrwerte

Wie weiter oben ausgeführt, sollen für die Arbeitszonen-Flächen innerhalb des Masterplan-Perimeters künftig höhere Anforderungen – unter Berücksichtigung der «Bestandesgarantie» – in Bezug auf die Nutzung (Fokus auf Betriebe mit hohem Wertschöpfungspotenzial), die (Aussenraum)Gestaltung, die Mobilität/Parkierung und die Energie gelten.

Im Gegenzug ergeben sich für die (bereits bestehenden) Unternehmen bzw. für die bereits eingezonten aber noch nicht überbauten Flächen insbesondere folgende Vorteile:

- Attraktivere Umgebung für die Arbeitnehmenden durch qualitativ hochwertige Grün-/Aussenräume und somit Erleichterung des Anwerbens von Talenten

- Wertsteigerung der Grundstücke durch «hochwertigere» Arbeitszone
- Zusätzliche Flächen für den eigentlichen Betrieb durch das Freispielen bzw. die Reduktion von Parkplatzflächen und ggf. Verpflegungsflächen auf den jeweiligen Grundstücken (s. Parkierung in Mobility Hubs und Verpflegung bei den Quartierplätzen)

In Bezug auf die Gebäudehöhe ergeben sich sowohl auf Stadtgebiet von Grenchen als auch für den Bettlacher Teil grundsätzlich keine Änderungen, da bereits heute in den jeweiligen Zonen (Arbeitszone 2 bzw. Industriezone) Höhen von 20 m zulässig sind. Aus Sicht Masterplan wäre jedoch im Sinne von städtebaulichen Akzenten ein höheres Nutzungsmass bzw. Bauten bis 30 m entlang der Achse Wissbächli denkbar. Dazu wäre aber jeweils ein Gestaltungsplan notwendig.

Zusammenspiel mit Gestaltungsleitfaden

Der Gestaltungsleitfaden (GLF) stellt ein in enger Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern erarbeitete Instrument dar. Die Grundeigentümer sollen sich damit identifizieren. Er soll einerseits als Hilfestellung und andererseits als Wegweiser (rechtlich nicht verbindlich) für die Weiterentwicklung der Flächen im Top-Entwicklungsstandort sowie als Präzisierung und Konkretisierung der Bau- und Zonenvorschriften der Sonderbauzone Arbeiten dienen. Bei neu eingezeichneten Flächen oder von der öffentlichen Hand vergebenen Grundstücken kann er beispielsweise als Teil eines Baurechtsvertrages ggf. als «verbindliches» Instrument eingesetzt werden.

Agglomerationsprogramm

Der Top-Entwicklungsstandort ist im Agglomerationsprogramm Grenchen der 4. Generation bereits als Siedlungsmassnahme «S-SA.5 Entwicklungsgebiet Arbeiten Neckarsulm» aufgenommen. Bei entsprechendem Konkretisierungsgrad ist es zweckmässig, ergänzend insbesondere die im Zielbild vorgesehenen FVV-Wege (inkl. Bahnquerung) sowie die Aufwertung von Strassenräumen in die 5. oder in späteren Generationen einfliessen zu lassen. Diese Art von Massnahmen haben gute Chancen, im Rahmen des Agglomerationsprogramms eine Mitfinanzierung durch den Bund zu erhalten.

5.2. Kostenpositionen

Nachfolgend sind die wichtigsten Kostenpositionen für die weiteren Planungen sowie für die Umsetzung der aufgezeigten Massnahmen im Perimeter des Top-Entwicklungsstandortes aufgeführt. Bei den nachfolgenden Zahlen handelt es sich um grobe Schätzungen. Die verschiedenen Kostenpositionen sind in einem nächsten Schritt zu konkretisieren.

Planungskosten

- Räumliche Detaillierung des Masterplans (Massstab 1:1'000 unter Einbezug von Verkehrs- und Freiraumplanung) gemeinsam mit der Ausarbeitung des Gestaltungsleitfadens (> 100'000 CHF)
- Teilrevision Nutzungsplanungen der Stadt Grenchen und der Gemeinde Bettlach (Anpassung Zonenplan, Bauklassenplan, Zonenreglement, Baureglement, Erschliessungsplan) (> 50'000 CHF)
- Erarbeitung Energiekonzept (> 50'000 CHF)
- Überprüfung Buskonzept (mittelfristig) (> 50'000 CHF)

Total: > 250'000 CHF

Investitionskosten

- Mobility Hubs (Parkhausinvestoren/-betreiber; Baukosten > 20 Mio. CHF pro Hub mit ca. 1'000 Abstellplätzen)
- Übergang Bahnlinie («Loop»; für Shuttle ausgestaltet: > 20 Mio. CHF)
- Strassenraumgestaltung, Quartierplätze sowie Aufwertung/neue Fuss-/Velowege (> 5 Mio. CHF)
- Renaturierung/Ausdolung Wissbächli sowie Ausgestaltung Grünräume (> 5 Mio. CHF)
- Shuttles (> 200'000 CHF pro Fahrzeug)
- Veloverleih (Velos / Abstellplätze: > 0.5 Mio. CHF)
- Glasfasernetz: je nach Voraussetzungen (Leerrohre, bauliche Dichte; 2'500-8'000 CHF pro Gebäude)
- Weitere Erschliessung (Wasser/Abwasser u.a.), ggf. begehbare Infrastrukturkanal

Total: > 140 Mio. CHF

Betriebskosten

Zusätzliche Betriebskosten ggü. heute ergeben sich insbesondere in Zusammenhang mit den Mobility Hubs, dem Shuttlebetrieb, dem Busbetrieb (insb. bei Taktverdichtungen) und dem Veloverleihsystem.

Kosten 1. Etappe (Fokus Industriepark)

Die grösste Kostenposition in Zusammenhang mit dem Industriepark ergibt sich mit dem Bau und Betrieb von zwei Mobility Hubs auf den entsprechenden Flächen (Baukosten > 40 Mio. CHF). Weitere Investitionskosten werden insbesondere durch neue Erschliessungsstrassen mit entsprechender Strassenraumgestaltung, Fuss- und Velowege und den Quartierplatz im oder direkt angrenzend an den Industriepark generiert (> 2.0 Mio. CHF). Dazu kommen

«Kostenanteile» von weiter oben aufgeführten Massnahmen (z.B. Renaturierung Wissbächli, Ausgestaltung Grünraum, Shuttles, Veloverleih, weitere Erschliessungsmassnahmen).

5.3. Umsetzungsplan

Die zentralen Elemente für die Umsetzung des Masterplans in den Bereichen Nutzung, Städtebau und Freiraum, Mobilität, Energie und weitere Infrastrukturen, Standortförderung/Vermarktung und Projektorganisation mit Angaben zu den Zuständigkeiten und Horizonten sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Tabelle 1: Massnahmen mit Zuständigkeiten und Horizonten

Unterstrichen: Federführend

Massnahme	Handlungsauftrag	Beteiligte Akteure	Zeitraumen
Nutzung			
Neue Arbeitszonen	Nutzungsplanung ▪ Detaillierte Ausarbeitung der Vorschriften ▪ Einzonung in Etappen Erschliessung (Ver- und Entsorgungsleitungen, Glasfaser)	<u>Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach</u> , Kanton, Grundeigentümer SWG, ARA Regio Grenchen, GAG	Kurzfristig / längerfristig
Fruchtfolgeflächen	Kompensationsflächen für FFF: Vorgehen gemäss Merkblatt des Kantons zu den FFF bzw. Einbezug des aktuell laufenden Projekts des Kantons	<u>Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach</u> , Kanton	Kurzfristig / langfristig
Städtebau und Freiraum			
Räumliche Ausarbeitung (Massstab 1:1000) und Gestaltungsleitfaden (GLF)	▪ Städtebau-Masterplan 1:1000 unter Einbezug Frei- und Verkehrsplanung und Erarbeitung eines GLF für die Weiterentwicklung des Top-Entwicklungsstandortes ▪ Verknüpfung Einzonung mit GLF ▪ Grundeigentümergegespräche und Verträge mit bereits bestehenden Unternehmen	<u>Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach</u> , Kanton, Grundeigentümer/Unternehmen <u>Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach</u> <u>Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach</u> , Unternehmen	Kurzfristig Kurz-/mittelfristig Kurz-/mittelfristig

Wissbächli	Renaturierung des Wissbächli südlich der Bahnlinie und Ausdolung nördlich der Bahnlinie	<u>Stadt Grenchen</u> , Kanton	Kurzfristig bis mittelfristig
Strassenraumgestaltung / öffentliche Plätze	Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten	<u>Stadt Grenchen</u> , <u>Gemeinde Bettlach</u> (kommunale Strassen), <u>Kanton</u> (Kantonsstrasse)	Kurz-/mittelfristig
Mobilität			
Mobility Hubs	Konzeption und Machbarkeit (baulich / betrieblich)	<u>Stadt Grenchen</u> , <u>Gemeinde Bettlach</u> , Kanton, Unternehmen	Kurz-/mittelfristig
	Prüfung Potenzial/Ausgestaltung eines (Mini) Hubs auf dem BGU-Areal	<u>Stadt Grenchen</u> , Gemeinde Bettlach, Kanton	Kurzfristig
Veloverleihsystem	Planung eines Veloverleihsystems	<u>Stadt Grenchen</u> , <u>Gemeinde Bettlach</u> , Unternehmen	Kurzfristig
FVV-Netz	Planung Fuss-/Velowege (Vorstudien / Vorprojekte)	<u>Stadt Grenchen</u> , <u>Gemeinde Bettlach</u> (kommunales Netz), <u>Kanton</u> (kantonales Netz)	Kurz-/mittelfristig
Shuttle	Prüfung Machbarkeit	<u>Stadt Grenchen</u> , <u>Gemeinde Bettlach</u> , Kanton, Unternehmen	Kurz-/mittelfristig
	Raumsicherung	<u>Stadt Grenchen</u> , <u>Gemeinde Bettlach</u>	Kurzfristig
Übergang Bahnlinie («Loop»)	Machbarkeitsstudie	<u>Stadt Grenchen</u> , Kanton	Kurz-/mittelfristig
Buskonzept	Überprüfung / Aktualisierung Buskonzept 2026	<u>Kanton</u> , <u>Stadt Grenchen</u> , Gemeinde Bettlach	Mittelfristig
Verbindung im Bereich Neckarsulmstrasse / Niklaus Wengi-Strasse	Prüfen einer durchgehenden Strassenverbindung zwischen Neckarsulmstrasse und Niklaus Wengi-Strasse	<u>Stadt Grenchen</u> , Grundeigentümer, Kanton	Kurz-/mittelfristig
Energie und weitere Infrastrukturen			
Energiekonzept	Gemeindeübergreifendes Energiekonzept für den Top-Entwicklungsstandort	<u>Stadt Grenchen</u> , <u>Gemeinde Bettlach</u> , Kanton	Kurzfristig
Pilotprojekte im Bereich Energie	Finanzielle Unterstützung von Pilotprojekten bezüglich neuer Technologien beispielsweise zur Speicherung und anderweitigen Nutzung von Stromüberschüssen (gemäss kant. Energiekonzept 2022)	<u>Kanton</u> , Gemeinden, Unternehmen	Kurzfristig und laufend

Div. Infrastrukturen (siehe auch weiter oben)	Klärung der finanziellen Beteiligung der heute und künftig ansässigen Unternehmen an die Infrastruktur	<u>Kanton, Gemeinden, Unternehmen</u>	Kurzfristig
---	--	---------------------------------------	-------------

Projektorganisation sowie Standortförderung / Vermarktung des Areal

Projektorganisation	Definition einer Projektorganisation für die Weiterentwicklung des Top-Entwicklungsstandortes	Kanton, Stadt Grenchen, Gemeinde Bettlach	Sofort
Ansiedlungsstrategie / Marketingkonzept	Inhalte des Marketingskonzepts sind u.a. Ziele, Positionierung, Namensgebung und Branding, Angebot, Segmentierung und Personas, Marketing-Mix und Phasenplan, Verkaufsorganisation und Budget, ggf. für Industriepark separat	Standortförderung	Kurzfristig
Vermarktung des Areal	Kommunale und regionale Positionierung, internationale Positionierung basierend auf Marketingkonzept, ggf. für Industriepark separat	Standortförderung	Kurz-/mittelfristig

Annex

A1. Beteiligte Akteure Wirtschaft

Vertreter von in der Agglomeration Grenchen ansässigen Unternehmen:

- Bouduban Nicolas, CEO Swiss m4m Center
- Casafina Damiano, CEO ETA SA
- Marzo Livio, CEO Thommen Medical Group
- Maushart Josef, ehem. Kantonsrat, CEO Fraisa
- Michel Simon, Kantonsrat, CEO Ypsomed AG
- Nussbaumer Sascha, Präsident Smart City Lab Grenchen
- Probst Daniel, Kantonsrat, Direktor Solothurner Handelskammer

