

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: 40: Verkehr

Artikel: Eine Stadt erhohlt sich
Autor: Saxer, Monika / Schild, Heinz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108446>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eine Stadt erholt sich

Je nach Abschnitt bis zu 20 000 Fahrzeuge pro Tag, Durchgangsverkehr, Schwerverkehr, zu viel Verkehr – all dies prägte Grenchen jahrzehntelang, und die Solothurnstrasse trennte die Uhrenstadt in einen Nord- und einen Südteil. In den letzten Jahren aber ist ein neues Stadtzentrum mit attraktiven Begegnungszonen entstanden. Ermöglicht wurde dies überhaupt erst durch die Eröffnung der Autobahn A 5. Nötig dazu war allerdings noch einiges mehr.

«Meine Erwartungen sind zu 90 Prozent erfüllt.» Das sagt Grenchens Stadtpräsident, Boris Banga. «Grenchen wächst wieder zusammen, wird wieder zur Wohnstadt. Wir haben mit Hilfe von Bund und Kanton die grosse Chance gepackt. Das Zentrum ist den Anwohnern, dem Gewerbe und den Fussgängerinnen und Fussgängern zurückgegeben worden.»

Schritt für Schritt

Grenchen gehört zu jenen Ortschaften am Jurasüdfuss, zwischen Solothurn und Biel, deren Strassen im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Erstellung der Autobahn A 5 zurückgebaut und stark entlastet werden sollten. Es war klar, dass eine dauerhafte Verlagerung des Verkehrs auf die neue Autobahn nur gelingen kann, wenn gleichzeitig die früheren Hauptverkehrsträger zurückgestuft und umgestaltet werden. Darum waren diese Massnahmen ein fester Bestandteil der Autobahnvorlage.

Mit einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit versuchte man, die notwendige Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen. Vor Baubeginn wurde der Projektstand mehrmals an Ausstellungen und öffentlichen Orientierungen präsentiert und breit diskutiert. Der Gewerbeverband der Stadt Grenchen besuchte die pionierhafte Begegnungszone in Burgdorf. Während der Bauzeit wiesen Informationstafeln laufend auf den aktuellsten Baustand hin. Die Entstehung des neuen Zentrums konnte also von der Bevölkerung sozusagen live mit-



verfolgt werden. Die nach anfänglich grosser Skepsis fast durchwegs positive Resonanz führt Baudirektor Barbey darauf zurück, dass «durch das viele Lob von auswärts auch die Grenchnerinnen und Grenchner gemerkt haben, dass hier etwas Aussergewöhnliches entstanden ist».

Der Rückbau

Im Zentrum von Grenchen wurde die teilweise vierspurige Solothurnstrasse mit gestalterischen Massnahmen optisch auf 4.75 m reduziert. Eine Strassenbreite von 7.50 m bleibt trotzdem frei von vertikalen Elementen und erfüllt damit die Bedingungen einer Versorgungsroute Typ 1. Entlang der Fahrbahn wurden seitliche Zonen für Kurzparkierung und gedeckte Veloabstellplätze geschaffen.

Fussgängerinnen und Fussgänger wie auch der Veloverkehr erhielten in der Stadtmitte eine grosszügige Que- rungsmöglichkeit. Längerfristig ist geplant, eine eigent-

1 und 2

Begegnungszone Grenchen: Der ehemals dominierende Autoverkehr hat sich den neuen Regeln (Tempo 20, Vortritt für Fussgänger) rasch angepasst

(Bilder: Jürg Iseli, Baudirektion Grenchen)



3

Vorher: Blick nach Osten auf die stark belastete Solothurnstrasse. Die Verlagerung des Transitverkehrs auf die neu eröffnete N5 ermöglichte ihren Rückbau

4

Nachher: Das Verkehrsaufkommen auf der ehemaligen Transitachse hat sich um zwei Drittel reduziert. Sie ist (auf dem zentralen Abschnitt) zu einer Flaniermeile mit Vortritt für die Fussgänger geworden. Die Fahrbahn ist optisch 4.50 m schmal, musste allerdings auf dem vollen Kantonsstrassenquerschnitt (7.50 m) frei von Hindernissen bleiben. Unten im Bild die durch den Belagswechsel hervorgehobene Querung

5

Begegnungszone Grenchen. Die Achse vom Marktplatz zur Bachstrasse überquert in der Bildmitte schräg die rückgebaute Solothurnstrasse. Hier (abgerundetes Gebäude) liegt auch das neue Einkaufszentrum, das zur schnellen Akzeptanz des neuen Verkehrsregimes beitrug. Mst. 1:1500 (Plan: Metron)



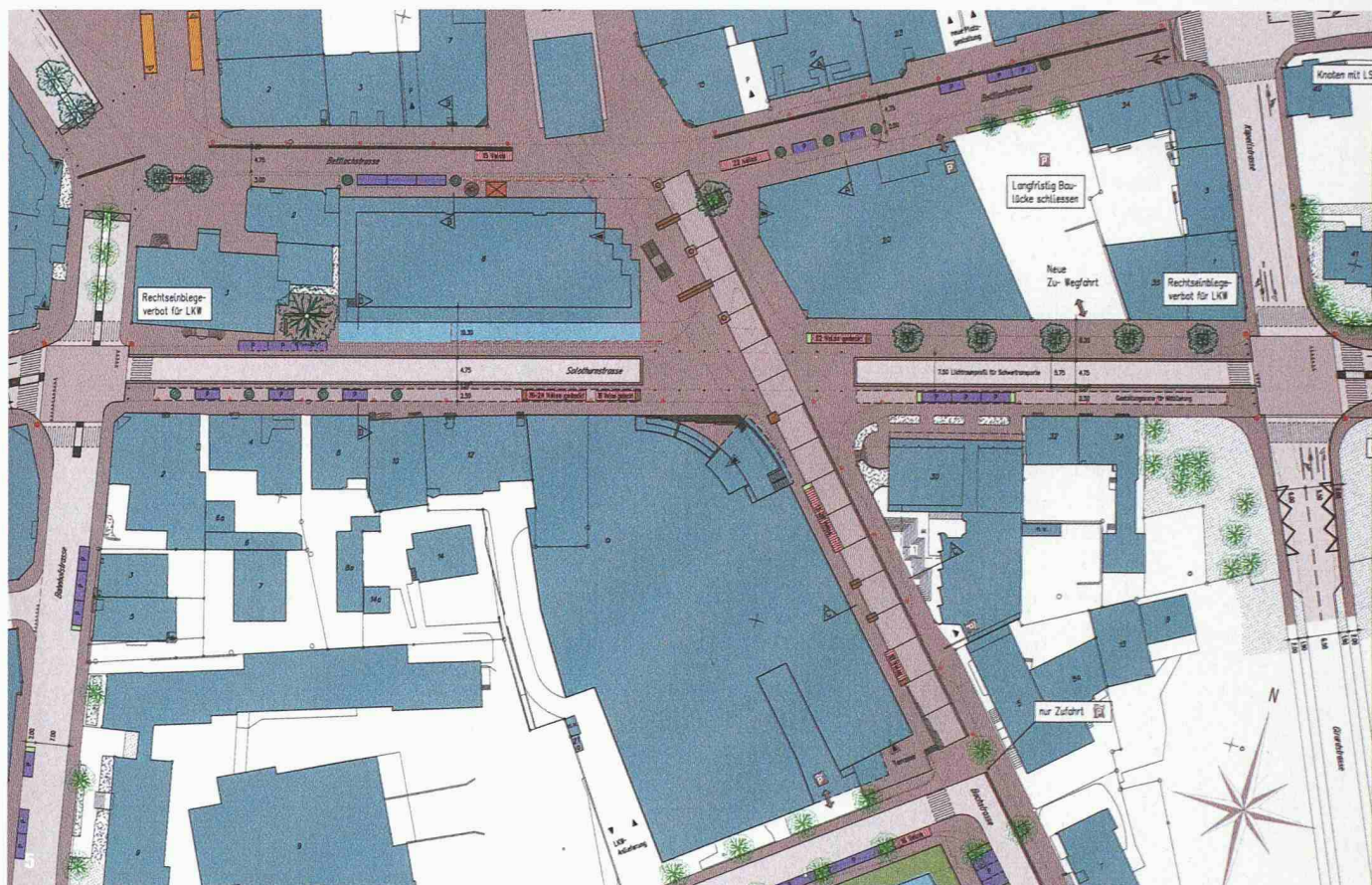
liche Fussgänger- und Veloachse einzurichten, die vom Marktplatz bis zum Bahnhof führt. Deren Kernstück ist mit der Umgestaltung nun gebaut worden: Ein gepflastertes Band als verbindendes Element vom Marktplatz über die Bettlachstrasse, zum neu ernannten Zytplatz und über die Solothurnstrasse bis hinunter in die Bachstrasse (siehe auch Titelblatt). Die eigentliche *Begegnungszone* (Tempo 20 und Vortritt für FussgängerInnen) ist im Querungsbereich der Solothurnstrasse sowie in der Bettlachstrasse signalisiert. Bäume und Rankgerüste, eine neue Strassenbeleuchtung und ein abgestimmtes Stadtmobiliar geben dem Zentrum heute einen urbanen Charakter.

Billiger im Parkhaus

Unter dem neuen Einkaufszentrum konnte zusammen mit der Stadt ein Parkhaus mit 368 Parkplätzen erstellt werden. Es war von Beginn weg ein wichtiges Element des Grenchner Projektes. Entscheidend ist allerdings die Bewirtschaftung. Um die gewünschte Benutzung des Parkhauses zu fördern, wurden entsprechende finanzielle Anreize gesetzt. Die erste Parkstunde ist gratis, während die oberirdischen Kurzzeitparkplätze für dieselbe Zeit bereits Fr. 1.10 kosten.

Erste Resultate

Die Verkehrszählungen ein Jahr nach Inbetriebnahme der Autobahn zeigten erstaunliche Resultate: Die Verkehrsmenge im Zentrum von Grenchen hat sich um



rund zwei Drittel auf knapp 5000 Fahrzeuge pro Tag reduziert. Der weitgehende Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger macht das Zentrum von Grenchen wieder attraktiv und bewirkt gleichzeitig, dass der Durchgangsverkehr dieses Zentrum meidet.

Als Glücksfall erwies sich die gleichzeitige Eröffnung eines grossen Einkaufszentrums auf der den bestehenden Geschäften gegenüberliegenden (Süd-)Seite der Solothurnstrasse. Das hatte zur Folge, dass sich das neue Verkehrsregime wegen der hohen Frequenz querender Fussgänger problemlos durchsetzte.

Geschwindigkeitsmessungen bestätigen diesen Eindruck: Bei genügender Fussgängerfrequenz wird von den Autofahrern im Zentrum ein Tempo zwischen 20 und 30 km/h eingehalten. Die neuen Regelungen haben die individuelle Sicherheit erhöht, die Lärmbelastung hat stark abgenommen, eine neue Verkehrskultur hat Einzug gehalten. Und Grenchens Zentrum ist zu einem attraktiven Treffpunkt geworden. Die Besitzer von Ladengeschäften und Strassencafés nutzten bereits im ersten Sommer die neuen grosszügigen Vorbereiche für ihre Auslagen und zur Aussenbestuhlung. Ein Teil der Begegnungszone in der Bettlachstrasse wird an schönen Sommerabenden sogar zur ausschliesslichen Domäne der Fussgänger. Eine Vereinbarung mit der Stadtpolizei erlaubt es den dortigen Lokalen, diesen Abschnitt zu gewissen Zeiten nach eigenem Ermessen abzusperren und ihre Gäste auch auf der Strasse zu bewirten.

Innovationspreis Fussverkehr

Zum fünften Mal haben Mitte September VCS und Fussverkehr Schweiz den *Innovationspreis Fussverkehr* vergeben. In den vier Wettbewerbskategorien Verkehrskonzepte sowie Leitbilder und Aktionsprogramme, Massnahmen auf Hauptverkehrsstrasse, Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrasse, Öffentlichkeitsarbeit wurden bei insgesamt 50 Eingaben ein Hauptpreis (an das vorgestellte Projekt in Grenchen) und neun Anerkennungen ausgesprochen. Diese gingen an: Neugestaltung Bahnhofplatz in Baar; sichere Fussgängerübergänge im Stadtgebiet von Basel; Begegnungszone Zentralplatz in Biel; Les Yeux de la Ville in Genf; Concetto comunale per la mederazione del traffico e la promozione della mobilità lenta in Giubiasco; Bahnhofstrasse Lyss, Vernehmlassungsbericht zum Langsamverkehr in der Stadt Solothurn; Siedlung Lerchenberg in Zürich; Mobilspiele, Zürich.

Jury

Brigitte Allenbach, Architektin, Torricella; Christian Boss, Ingenieur, Neuenburg; Marianne Brunner, Verkehrsingenieurin, Raumplanerin, VCS, Bern; Daniel Grob, Verkehrs- und Raumplaner, Fussverkehr Schweiz, Zürich; Jörg Häberli, Ingenieur, Astra, Bern; Marco Hüttenmoser, Erziehungswissenschaftler, Muri; Eugen Mugglin, Architekt, Schweizer Heimatschutz, Luzern; Christian Scherer, Abteilung Erziehung bfu, Bern; Dominique von der Mühl, Architekt, Lausanne
www.fusspreis.ch

Langzeitwirkung?!

Planung und Bau des neuen Zentrums standen unter einem gewissen Zeitdruck, weil der Eröffnungstermin für die Autobahn A5 bereits fixiert war. Der Kanton Solothurn, die Stadt Grenchen und die Planenden haben sich umgekehrt frühzeitig zum Ziel gesetzt, am Tag der Autobahneröffnung im April 2002 mit den Bauarbeiten auf der Solothurnstrasse zu beginnen. Die Baustelle sollte als «Zapfen» im Zentrum von Grenchen seine Wirkung zu diesem Zeitpunkt sofort entfalten können.

Wie sieht die Zukunft aus? Auf jeden Fall soll vermieden werden, dass sich in zehn bis zwanzig Jahren der umgeleitete Verkehr wieder Richtung Zentrum frisst. Eine nachhaltige Wirkung kann erzielt werden, wenn die Kundenfrequenzen zu Fuss und mit dem Velo aufrechterhalten und noch erhöht werden können. Damit kann sich diese Achse zu einer attraktiven, belebten Geschäftsstrasse weiterentwickeln und die Rückeroberung des öffentlichen städtischen Raumes gesichert werden.

Monika Saxer, dipl. Arch. ETH, Verkehrsplanerin
SVI/FSU, Metron Bern. Mitverfasserin des Zentrumskonzeptes Grenchen. sax@metron.ch.
Heinz Schild, Redaktor, Allmendingen

AM PROJEKT BETEILIGTE

BAUHERRSCHAFT:

Amt für Verkehr und Tiefbau, Solothurn
Stadt Grenchen, Baudirektion
Städtische Werke Grenchen

SIEGERPROJEKT WETTBEWERB 1998/99:

Metron AG, Brugg
Feddersen & Klostermann, Zürich
Bauzeit Architekten, Biel
Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Olten

AUSFÜHRUNGSPROJEKT:

TMP, Theo Müller & Partner, Ingenieure, Solothurn

UNTERNEHMUNGEN:

Gurtner AG, Grenchen
Panaia & Crausaz, Grenchen
Niklaus AG, Feldbrunnen

FERTIGSTELLUNG

2004



Architekt: Frund Gallina Rey
Backofen: Bosch.

Mehr über unsere Hausgeräte bei Ihrem Fachhändler. Oder bei Bosch:
Tel. 0848 888 200
Fax 0848 888 201
www.bosch-hausgeraete.ch