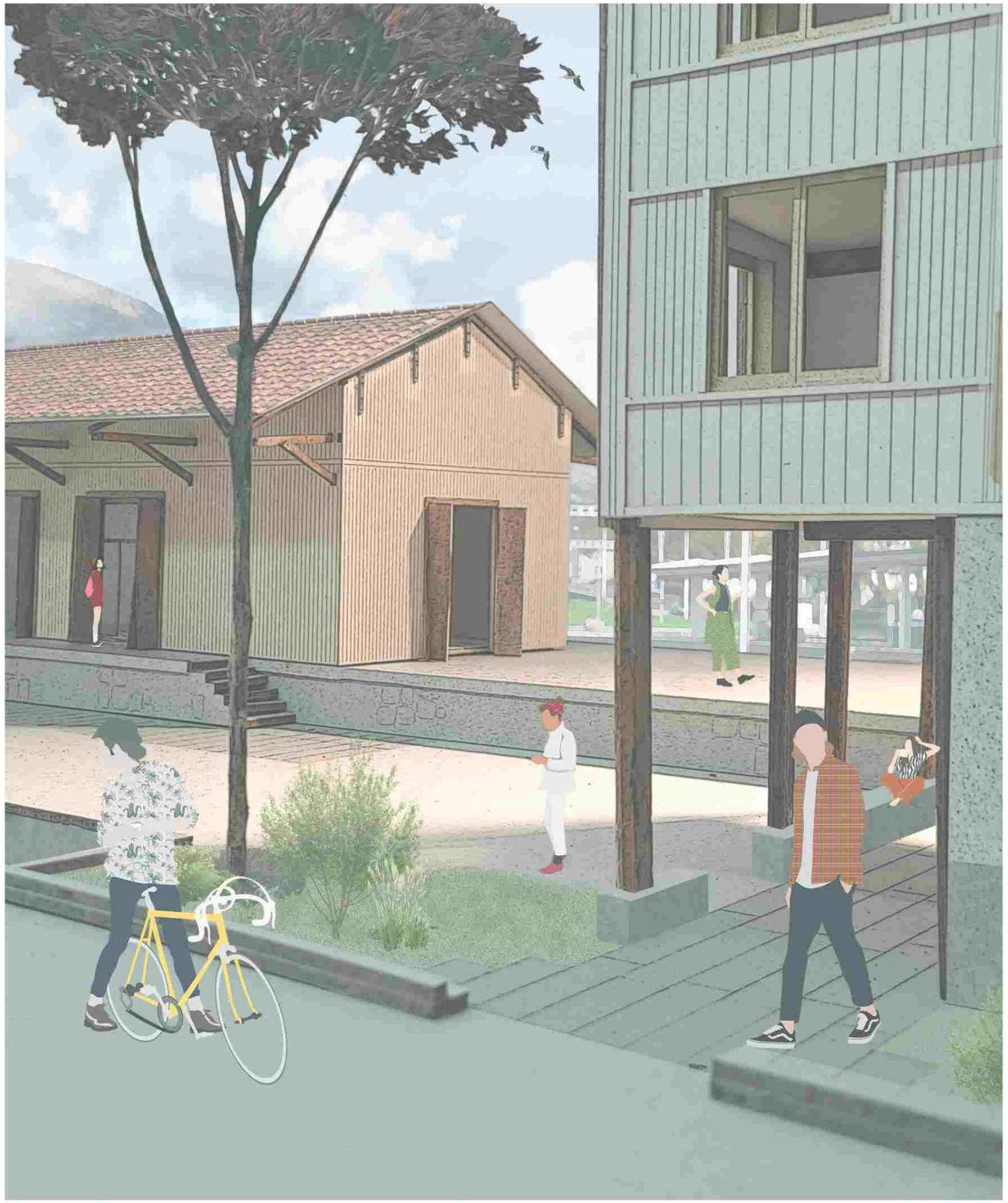


GLEISZEITIG

Ankommen, durchqueren und zusammenleben am grünen Knotenpunkt Grenchen Nord

POTENZIALE

VERBORGENE IDENTITÄT

Die Bahninfrastruktur ist einer der wichtigsten räumlicher Träger von Grenchen Nord. Das Südportal, die zwei Viadukte, das Gleisfeld, das Aufnahmegebäude , der Güterschuppen und das Bahnwärterhaus erzählen von einer florierenden Geschichte des Mobilitätsverkehrs.

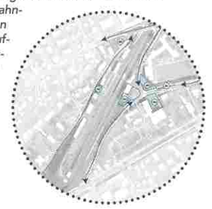
Heute erscheinen diese Elemente jedoch als einzelnes Fragment anstelle eines zusammenhägendes Ensemble. Ihre kulturelle Bedeutung ist vorhanden, wird aber im Alltag nur punktuell sichtbar. Hierdurch besteht die Gefahr, dass die Infrastruktur auf ihre technische Funktion reduziert wird und ihre Rolle als Identitätsträger im Quartier verliert.



VERSIEGELTE RESTLANDSCHAFT

Das Umfeld von Grenchen Nord besitzt zwar verschiedene Freiraumpotenziale, wie der südlich gelegene Stadtpark, welche jedoch durch die Böschung und das Gleisfeld nicht als zusammenhägendes System mit dem nördlich gelegenen Quartieren wirken.

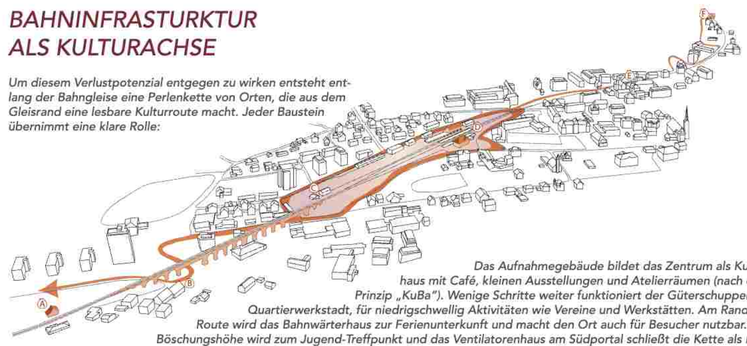
Desweiteren prägen viele versiegelte Verkehrs- und Parkierungfläche das unmittelbare Bahnhofsumfeld. Dadurch entstehen Zwischenräume mit geriner Aufenthaltsqualität. Der Bahnhofsplatz und seine Ränder wirken durch die funktional belegten Flächen eher als Restflächen anstelle eines öffentlichen Aufenthaltsraum.



ENTWICKLUNGSTHESEN

BAHNINFRASTURKTUR ALS KULTURACHSE

Um diesem Verlustpotenzial entgegen zu wirken entsteht entlang der Bahngleise eine Perlenkette von Orten, die aus dem Gleisrand eine lesbare Kulturroute macht. Jeder Baustein übernimmt eine klare Rolle:



Das Aufnahmegebäude bildet das Zentrum als Kulturhaus mit Café, kleinen Ausstellungen und Atelierräumen (nach dem Prinzip „KuBa"). Wenige Schritte weiter funktioniert der Güterschuppen als Quartierwerkstadt, für niedrigschwellig Aktivitäten wie Vereine und Werkstätten. Am Rand der Route wird das Bahnwärterhaus zur Ferienunterkunft und macht den Ort auch für Besucher nutzbar. Der Böschungshöhe wird zum Jugend-Treffpunkt und das Ventilatorenhaus am Südportal schließt die Kette als Infopunkt der Bahngeschichte Grenchen-Moutier und markiert den Übergang vom Stadt in die Landschaft. So wird die Infrastruktur nicht obsolet, sondern programmiert, als durchgehendes Rückgrat, das Alltag, Kultur und Geschichte in einer Linie verbindet.

DER GRÜNE POL

Die heutige Hitzeinsel auf der Böschung Grenchen Nord wird adressiert indem Böschung, Gleisfeld und Bahnhofplatz als zusammenhängendes Grün- und Freiraumsystem entwickelt werden.



Die Böschung wird begrünt, zugänglich gemacht und als ökologischer Saum gestaltet. Entlang der Gleise entsteht ein durchgehender ökologischer Korridor mit Biodiversität und klarer Wegführung für den Langsamverkehr.

Am Bahnhofplatz werden harte Verkehrsnebenflächen reduziert und neu geordnet, sodass qualitative Aufenthaltsbereiche erweitert und klimaaktive Elemente (Schatten, Bäume, Wasser/Versickerung) integriert werden können. Das Ziel ist es aus der Restfläche einen Freiraum zu erstellen, der kühlt, verbindet und nutzbar ist.



ZUKUNFTSVISION

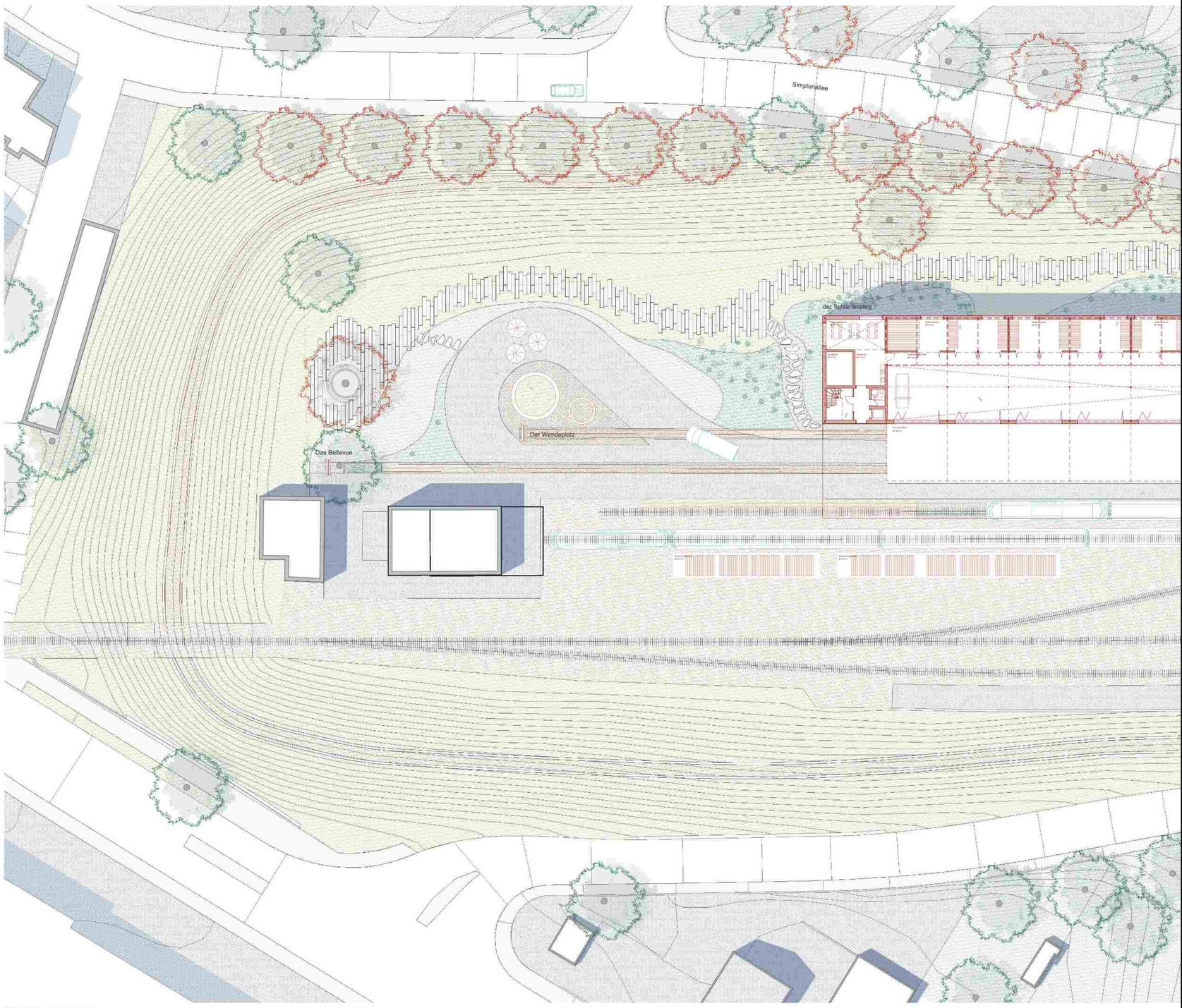
MORPHOLOGIE

EISENBAHNNETZ

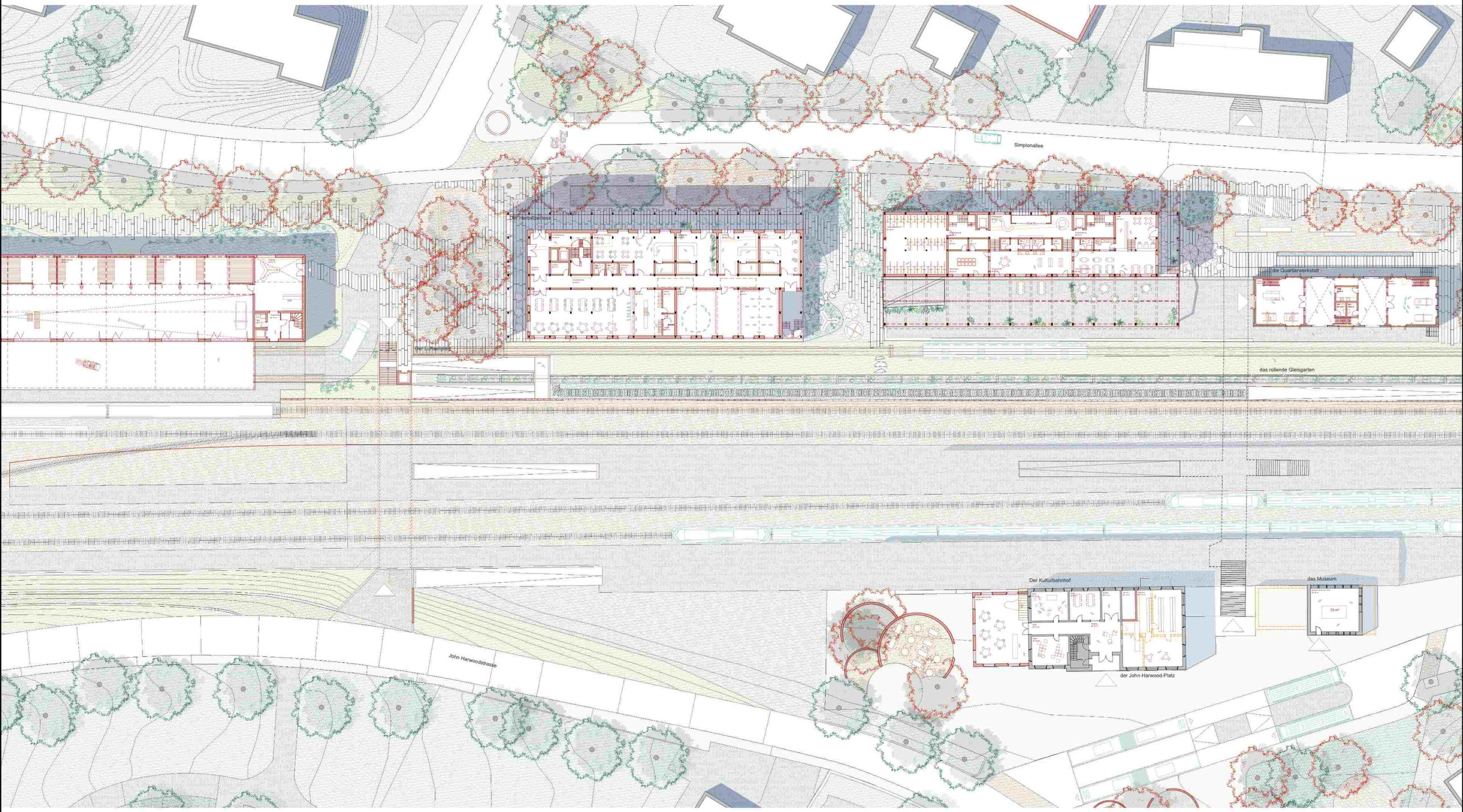


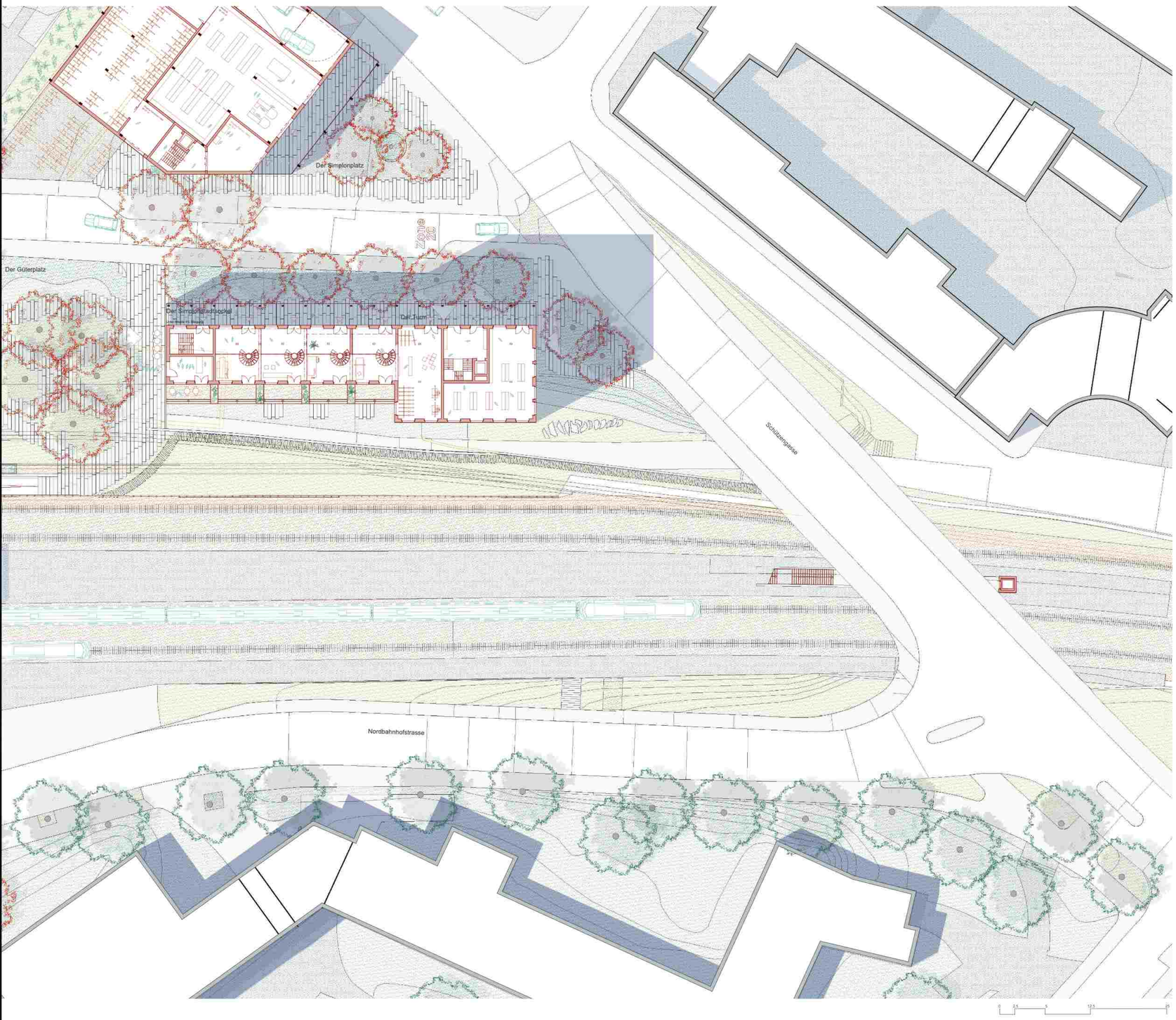
BESTAND





ERDGESCHOSS 1/200

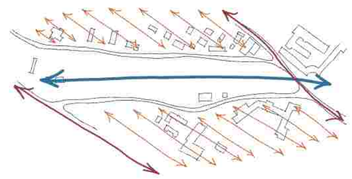

Simplonallee
Der Herbstzeitlose
Das Verbindenhaus
die Quartierwerkstatt
Der Luftseilplatz
das rollende Gleisgarten
Der Kulturbahnhof
das Museum
72 m²
der John-Harwood-Platz
John Harwoodstrasse



MORPHOLOGIE

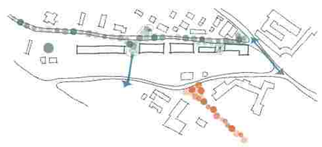
LINEARES SYSTEM

Die Skizze zeigt die Bahn als eigenständige, diagonal zur gewachsenen Stadtstruktur verlaufende Ordnung. Bahnhofsgebäude, Güterschuppen und weitere Nebenbauten übernehmen diese Ausrichtung. Neue Baukörper sollen diese Geometrie fortführen und dadurch das Bahnareal als zusammenhängende räumliche Struktur stärken.

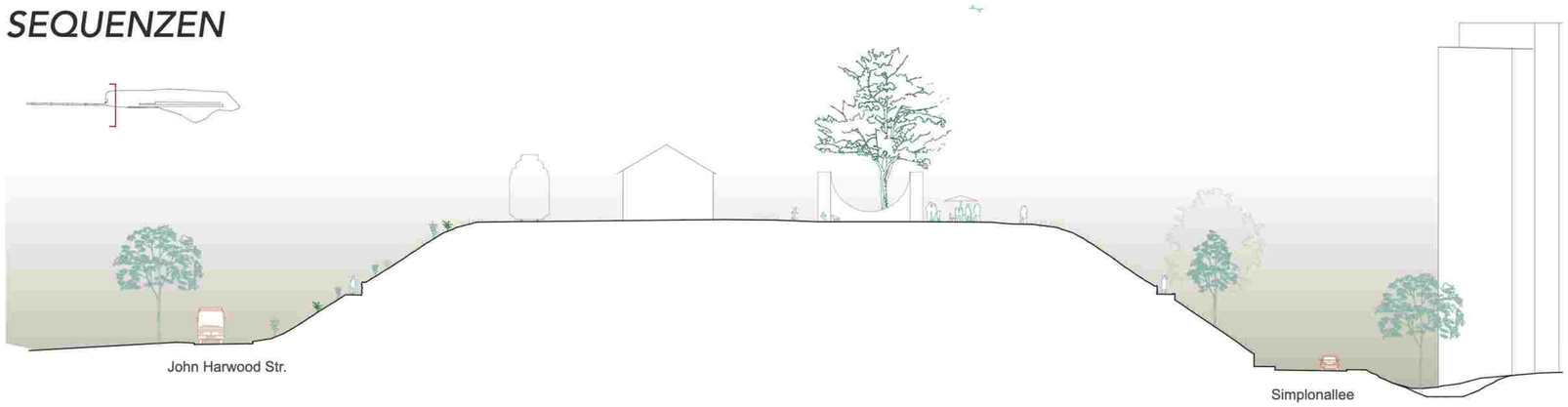


GRÜNE ALLEE MIT TASCHEN

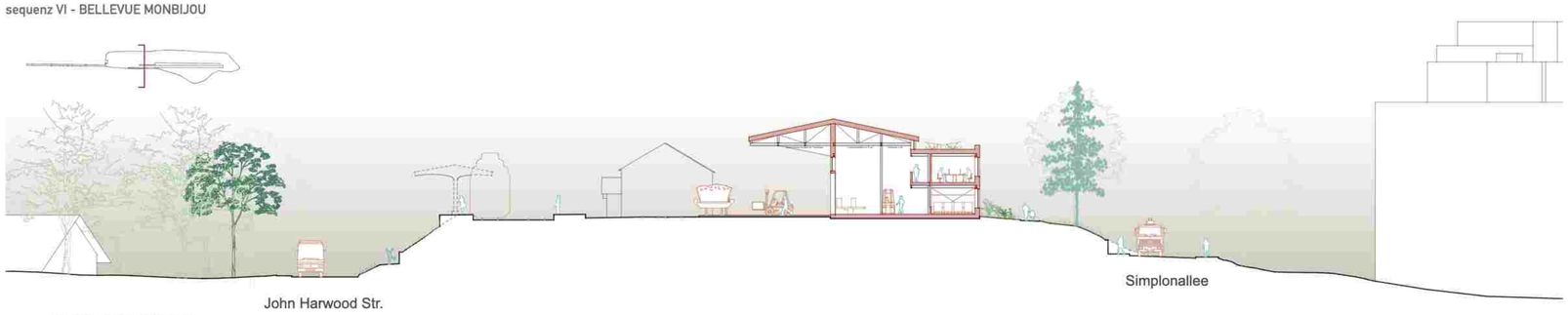
Die Simplonstrasse wird als grüne Ader durch das neue Quartier geführt. Entlang ihres linearen Verlaufs weitet sie sich punktuell zu begrünten Taschen und öffentlichen Plätzen auf. So verbindet sie die einzelnen Bauten, Freiräume und Querungen zu einer zusammenhängenden räumlichen Sequenz.



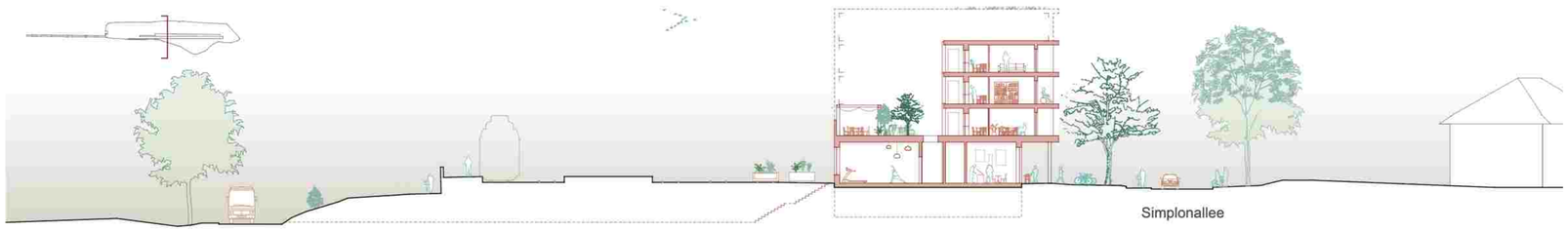
SEQUENZEN



sequenz VI - BELLEVUE MONBIJOU



sequenz V - DER SCHIENENSTEG



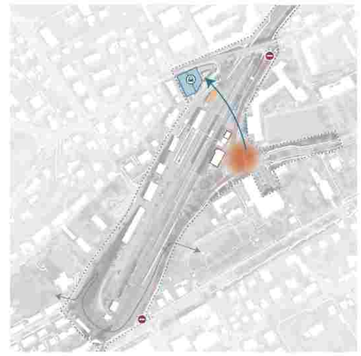
sequenz IV - DER HERBSTZEITLOSE

ETAPPIERUNG

1 // ZÜNDUNG



2 // ENTFLECHTUNG



KONSTRUKTION & AUSDRUCK

3 // AKTIVIERUNG



4 // WEITERBAUEN



DACHKOMPOSITION

substrat	100 mm
drainageschutzstreifen	40 mm
zweischicht-polymer-bitumen-membranen	
dämmung (1,5 % gefälle)	140-220 mm
dämmung	80 mm
dampfsperre	
holzschalung	25 mm
holzschalung	25 mm
balkenlage	240 x 100 mm
mineralfaserplatte	100 mm
3-schichtplatte	25 mm

FASSADENKOMPOSITION

äussere bekleidung	20 mm
hinterlüftungsebene 2-schichtig	70 mm
holzfaserdämmplatte	25 mm
holzrahmenelement	168 mm
mit holz-metall fenster	
wärmedämmung	300 mm
tragkonstruktion	50 mm
osb-platte	25 mm
wärmedämmung / installationsebene	45 mm
gipsfaserplatte	25 mm
finition	

FASSADENKOMPOSITION SOCKEL

vorfabrizierte natursteinsockel	100 mm
perimeterdämmung	100 mm
abdichtung	
stahlbetonwand	250 mm

DECKE ERDGESCHOSS

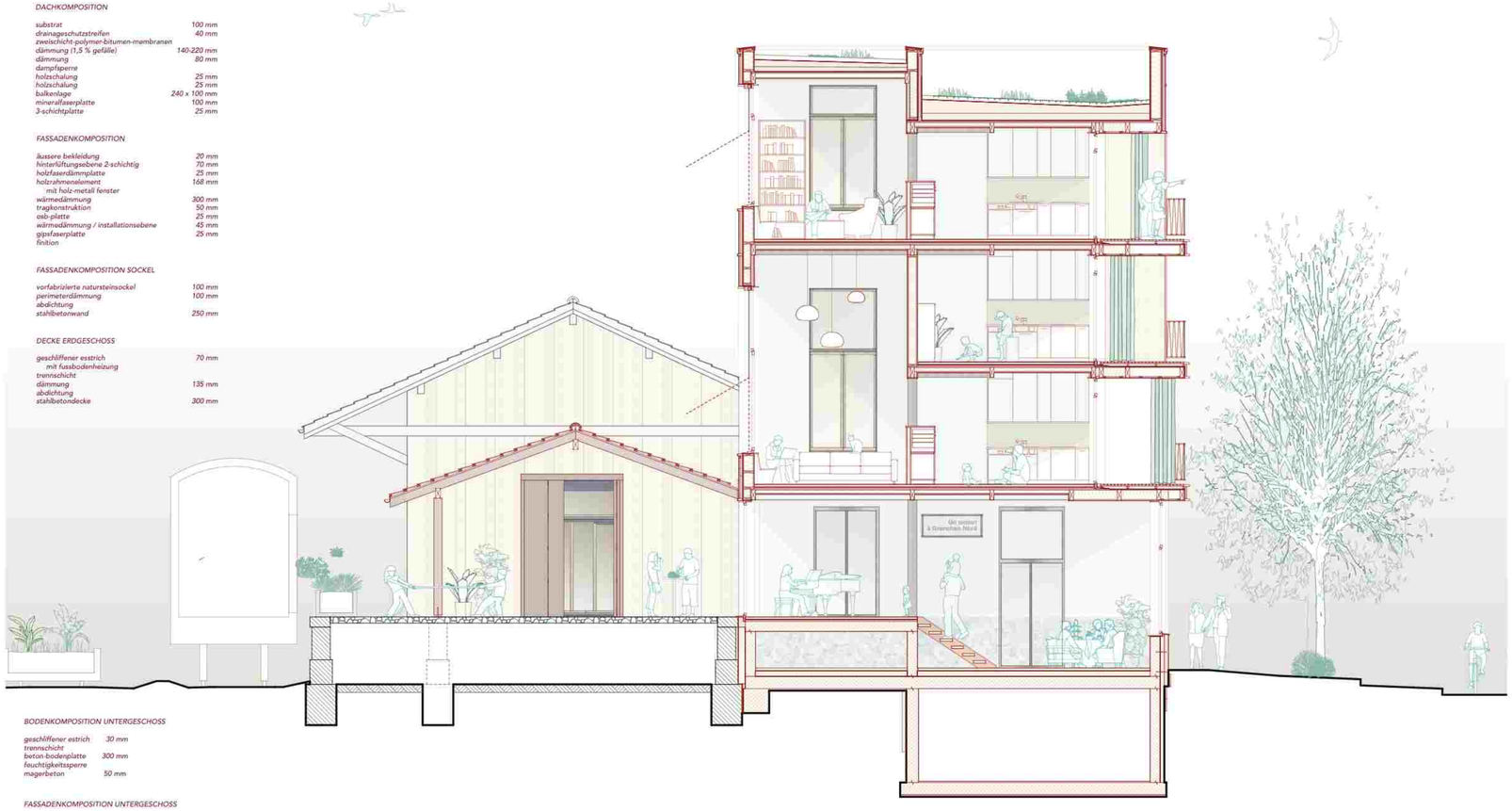
geschliffener estrich	70 mm
mit fussbodenheizung	
trennschicht	
dämmung	135 mm
abdichtung	
stahlbetondecke	300 mm

BODENKOMPOSITION UNTERGESCHOSS

geschliffener estrich	30 mm
trennschicht	
beton-bodenplatte	300 mm
feuchtigkeitssperre	
magerbeton	50 mm

FASSADENKOMPOSITION UNTERGESCHOSS

drainageplatten	60 mm
perimeterisolation	210 mm
abdichtung	
stahlbetonwand	300 mm



schematischer schnitt QUARTIERWERKSTADT 1/50

BAHNINFRASTRUKTUR ALS ZEITZEUGEN

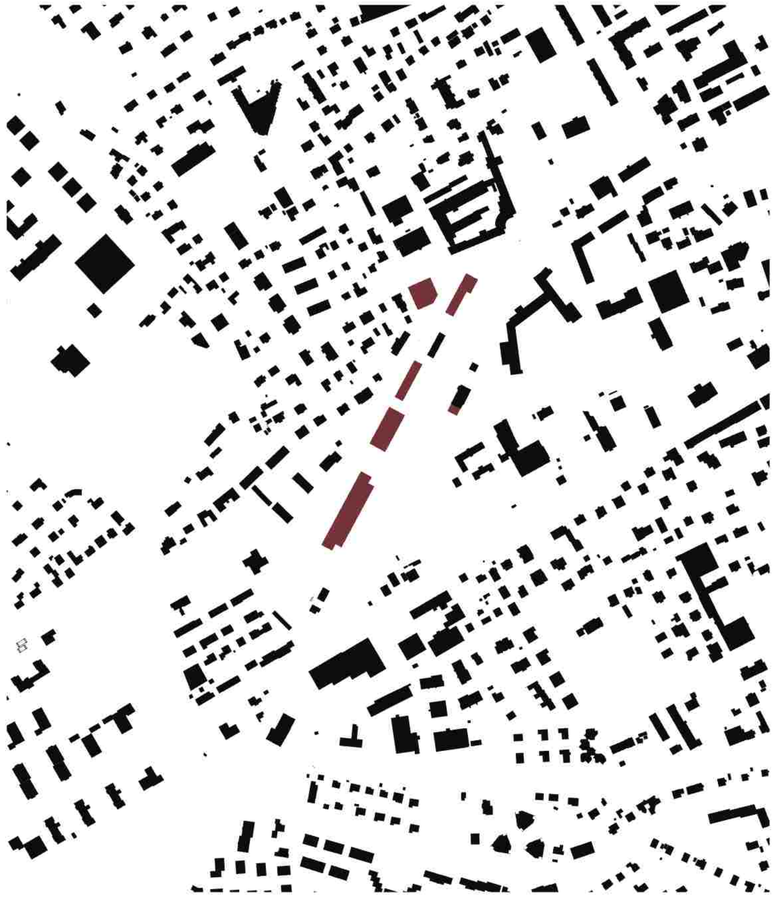
Ausgehend von der vorangegangenen Auseinandersetzung mit Bahninfrastruktur verschiebt sich der Fokus dieser Arbeit vom linearen System hin zum konkreten Ort: dem Bahnhof Grenchen Nord.
Im Zentrum steht die Frage, wie ein Bahnhofsareal durch Transformation wieder zu einem identitätsstiftenden Ort werden kann. Die Arbeit knüpft an die Themen Ortsidentität, Atmosphäre, kollektives Gedächtnis und nachhaltiges Weiterbauen an. Der Bestand wird nicht als Hindernis gelesen, sondern als Ressource: als räumliche, materielle und historische Grundlage für eine neue Zukunft des Quartiers.



BAHNLINE LENGNAU-GRENCHEN-MOUTIER

Die Geschichte von Grenchen Nord ist unmittelbar mit dem Bau der Linie Lengnau-Grenchen Moutier und dem Grenchenbergtunnel verbunden. Materialflüsse und Pendlerflüsse auf dem Jura prägten die Stadtentwicklung nachhaltig.
Der Standort des Bahnhof entstand nicht nur als Haltepunkt, sondern aus einer grosser Infrastrukrellen Bewegung heraus, denn hier wurde Kalkstein umgeschlagen, der per Seilbahn aus dem Lengnauerwald herantransportiert wurde; die bahnbetrieblicen Hochbauten folgten 1915. Später verlor der Bahn schrittweise Teile dieser Funktionen: Schalterbetrieb, Reisebüro wurden reudziert bishin verlagert.





SCHWARZPLAN 1/2500

BRUCH IM STADTGEFÜGE

Obwohl Grenchen Nord eine wichtige Verkehrsdrehscheibe fürs Quartier darstellt, ist der Ort gleichzeitig eine räumliche Zäsur. Denn die aufgeschüttete Böschung, das Gleisfeld und die wenigen Querungsmöglichkeiten trennen die angrenzenden Quartiere voneinander. Besondes im Langsamverkehr wird dieser Bruch spürbar.

Die Wege werden verlängert, die Orientierung wird erschwert und die bestehende Unterführung ist mehr ein notwendiger Zugang zu den Perrons als eine wahre Quartierverbidnung.



ALLTAGSLÜCKE IM NUTZUNGSGEFÜGE

Grenchen Nord, als Mobilitätsanker, liegt in einem Umfeld mit starkem Fokus auf Bildung, Kultur, Produktion und Wohnen. Trotzdem entsteht am Bahnhof selbst keine durchgehend aktive Alltagssituation. Die Nutzungen sind stark in Vorder- und Rückseiten organisiert wodurch die Hauptadressen ungleich verteilt sind.

Besondes neiderschwellige Angebot wie Essen, Einkaufen und spontane Treffpunkte fehlem im direkten Umfeld. Dadurch bleibt der Bahnhof vor allem als kalte Transitort und entfaltet nur begrenut die soziale Wirkung eines Quartierzentrums.



VERBINDUNGEN SCHAFFEN UND AUFWERTEN

Um die historische Ost–West-Achse wieder als Alltagsverbindung lesbar zu machen, sollen alle Verkehrsflüsse als zusammenhängendes zukunftsgerechtes System neu geordnet werden.



Die bestehende Unterführung wird durch Aufweitungen, Licht und klare Orientierung aufgewertet, und eine zusätzliche Unterführung stärkt die Verbindung von der Lindenstrasse Richtung Monbijouquartier. Ergänzend wird ein direkter Zugang von mittigen Perron zur Schützengasse geschaffen, um Umwege zu reduzieren und die Quartiere besser an den Bahnhof anzubinden.

Der Bahnhofplatz wird als geordneter Mobilitätsraum weiterentwickelt: Bus- und Autoverkehr werden entflechtet, Querungen werden direkter geführt und die Randbereiche werden als Aufenthaltszonen lesbar gemacht. Die Lindenstrasse bleibt frei vom Durchgangsverkehr und wird als Zentrumssequenz gestärkt.

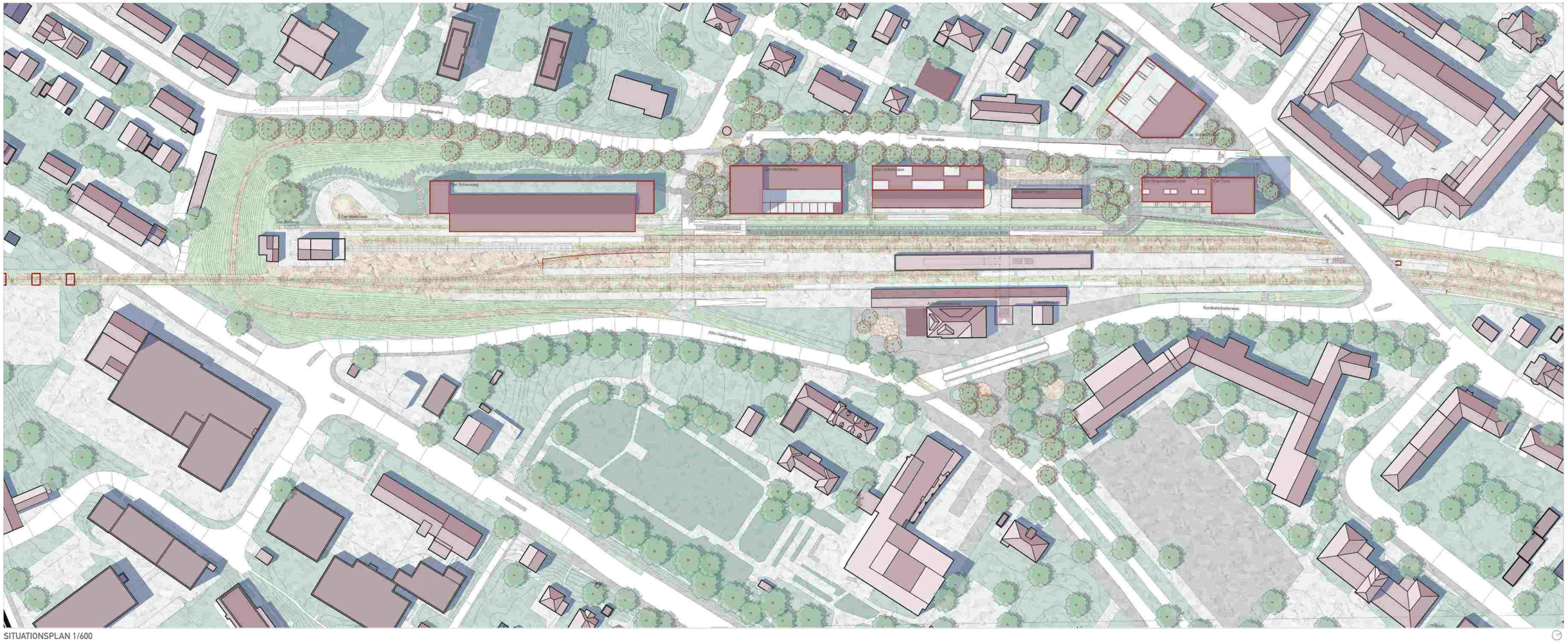
ZUKUNFTSGERECHTE WOHNFORMEN FÜR GRENCHEN

EINFÜPHRUNG



Grenchen, die zweitgrösste Stadt Solothurns mit knapp über 19'000 Einwohner:innen, zeigt jährlichen Zuwächse im Bereich von 300 – 400 Personen mit steigender Tendenz. Gleichzeitig bleibt die Stadt hochmobil: rund 1'000 Personen Fluktuation pro Jahr zeigen, dass Lebenssituationen wechseln und flexible Angebote gefragt sind.

Darauf reagiert Grenchen Nord mit zukunftsgerechten Wohnformen, die sich über die Nutzungsdauer anpassen lassen: kompakte Wohnungen für Zuziehende und mobile Haushalte sowie zentrale, hindernisfreie Wohnungen für Senior:innen, die sich verkleinern möchten und dennoch nah am Alltag wohnen wollen. Ergänzt wird das Wohnen durch aktivierte Sockelgeschosse mit Gewerbe und quartierbezogene Dienstleistungen, die Lücke im täglichen Angebot schliessen.



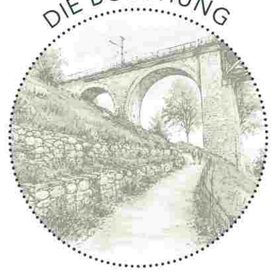
SITUATIONSPLAN 1/600

PARKIERUNG



BUSNETZ ERWEITERUNG





Am Rand der Böschung öffnet sich unter einem mächtigen Baum ein stiller Rückzugsort. Ein sanft geführter Weg macht die Böschung erstmals zugänglich und lädt zum Entdecken ein. Der angrenzende Wendeplatz bleibt dem Bahnbetrieb vorbehalten, wird in ruhigen Zeiten jedoch zum freien Treffpunkt für Jugendliche, fern vom geregelten Stadtalltag.



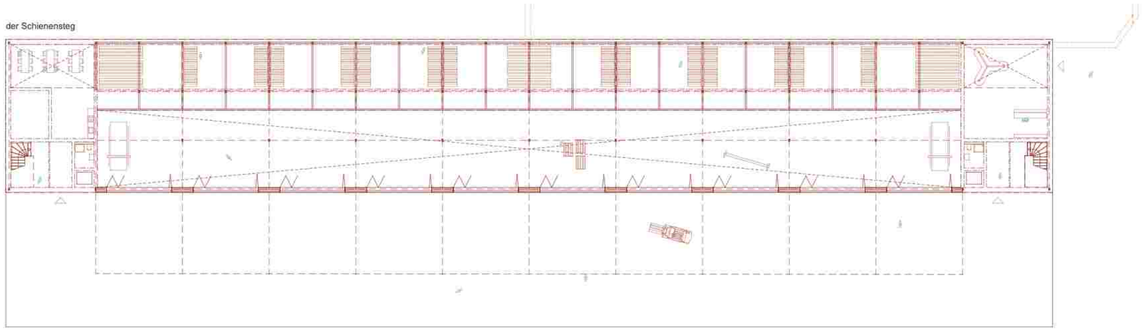
Am Rand der Böschung öffnet sich unter einem mächtigen Baum ein stiller Rückzugsort. Ein sanft geführter Weg macht die Böschung erstmals zugänglich und lädt zum Entdecken ein. Der angrenzende Wendeplatz bleibt dem Bahnbetrieb vorbehalten, wird in ruhigen Zeiten jedoch zum freien Treffpunkt für Jugendliche, fern vom geregelten Stadtalltag.



Der Schienensteg ist Werkhalle und schützendes Dach zugleich. Unter seiner langen, an die historischen Perrondächer erinnernden Struktur finden Unterhalt, Lager und Aufenthaltsräume der BLS Platz. Er schützt die Arbeitenden vor der Witterung und das Quartier vor nächtlichem Lärm. Kleine Büroräume öffnen das betriebliche Gebäude zusätzlich für weitere Nutzende.



Der Luftseilplatz erinnert an jene Seilbahn, die während des Baus des Grenchenbergtunnels Stein aus dem Lengnauerwald hierher transportierte. Heute wird der Ort erneut zu einem Verbindungspunkt: zwischen Schienensteg und Herbstzeitlose, zwischen Grenchenberg, Monbijouquartier und Stadtpark. Geschichte, Bewegung und Ankunft überlagern sich auf einem gemeinsamen Platz.



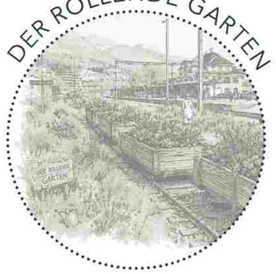
DER SCHIENENSTEG // ERDGESCHOSS 1/200

DER HERBSTZEITLOSE



Die Herbstzeitlose ist ein Haus für einen selbstbestimmten neuen Lebensabschnitt. Menschen ab etwa sechzig Jahren können sich räumlich verkleinern, ohne Gemeinschaft und Stadtleben aufzugeben. Im Sockel ergänzen Restaurant, Bäckerei, Blumenladen, Gesundheitsangebote und Bewegung das Wohnen. Der Vierjahreszeitengarten auf der Terrasse wird zum gemeinsamen Garten und geschützten Rückzugsort.

DER ROLLENDE GARTEN



Auf zwei ehemaligen Abstellgleisen entsteht ein beweglicher Garten zwischen Perron und Bahnbetrieb. Verschiebbare Hochbeete machen die alten Schienen weiterhin sichtbar und erlauben eine laufende Veränderung des Ortes. Die Quartierbewohnenden pflanzen hier Kräuter, Gemüse und Sträucher, deren Ernte bis in die Küchen und Restaurants der Nachbarschaft weitergetragen werden kann.

DAS VERLADEHAUS



Das genossenschaftliche Haus setzt unmittelbar an die historische Verladerampe des Güterschuppens an. Ihr Niveauversprung prägt ein zweigeschossig erlebbares Erdgeschoss: offen zur Strasse und erhöht zur alten Rampe. Café, Waschküche und Co-Working beleben den Sockel und verbinden das Wohnen mit dem Quartier, während die frühere Logistikstruktur räumlich lesbar bleibt.

DIE QUARTIERWERKSTATT



Der ehemalige Güterschuppen wird zu einem offenen Ort des Machens, Reparierens und Lernens. Vereine, Handwerkerinnen und Quartierbewohnende teilen sich Holz- und Metallwerkstätten sowie flexibel nutzbare Arbeitsflächen. Zwei beheizte Räume und ein neuer Sanitärkern ermöglichen den ganzjährigen Betrieb. So wird aus der ehemaligen Bahninfrastruktur eine gemeinschaftliche, produktive Ressource.

DER VERLADEPLATZ

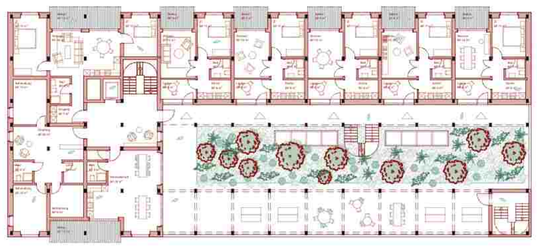


Zwischen Haus am Verlad, Quartierwerkstatt und Stadtsockel entsteht ein neuer Ankunftsort für das Monbijouquartier. Wer aus der Bahnhofsunterführung oder vom rollenden Garten kommt, gelangt nicht mehr unmittelbar auf die Strasse, sondern auf einen gefassten Platz. Aufenthalt, Orientierung und Bewegung verbinden sich mit den Spuren des früheren Güterumschlags.

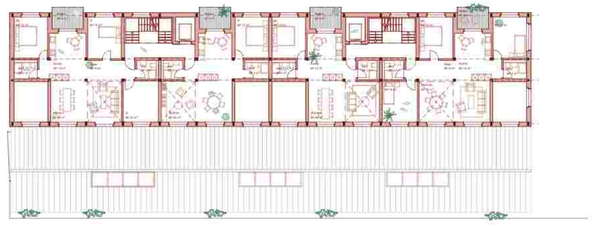
DAS BAHNHOFENSEMBLE



Das Aufnahmegebäude und sein Nebengebäude von 1915 werden denkmalgerecht erneuert und mit neuen öffentlichen Nutzungen belebt. Migrolino, Café, Kunstraum und Wohnungen verbinden Alltag und Kultur unter einem Dach. Im ehemaligen Nebengebäude erzählt ein kleines Museum von der Geschichte des Bahnhofs, des Grenchenbergtunnels und der Entwicklung Grenchen Nords.



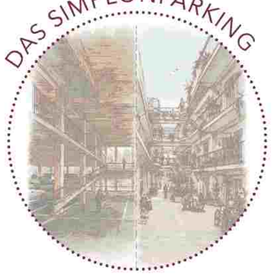
DER HERBZEITLOSE // 1. OBERGESCHOSS 1/200



DAS VERLADEHAUS // 2. OBERGESCHOSS 1/200



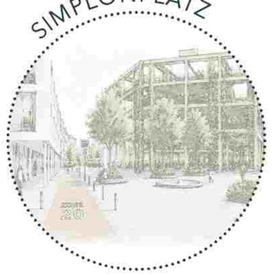
Der John-Harwood-Platz ist die städtische Ankunftsseite des Bahnhofs. Durch eine klare Ordnung von Busverkehr, Aufenthalt, Fusswegen und Vorfahrt erhält jede Nutzung ihren eigenen Raum. Das kreisförmige Aussenraumobiliar erinnert an die Mechanik eines Uhrwerks und verbinden die funktionalen Anforderungen des Bahnhofsplatzes mit der industriellen Identität und Uhrengeschichte Grenchens.



Leicht von der Strasse zurückversetzt, schafft das Simplonparking Raum für einen neuen urbanen Vorplatz. Es nimmt einen grossen Teil des ruhenden Verkehrs auf und entlastet dadurch den John-Harwood-Platz. Die Split-Level-Organisation reduziert die wahrgenommene Gebäudehöhe und ermöglicht eine effiziente Erschliessung. Gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss beleben den Simplonplatz und versorgen das Quartier.



An der Kreuzung von Bahnlinie und Schützengassbrücke markiert der Stadtsockel den Auftakt der neuen Bebauung. Sein Hochpunkt reiht sich in die Silhouette Grenchens ein. Im offenen Sockel wird nicht nur verkauft, sondern auch leise produziert. Darüber entstehen geschützte Maisonettewohnungen und Turmwohnungen mit Ausblicken über Gleise, Stadt und Jurahänge.



Der Simplonplatz bildet den Auftakt der Simplonallee. Gefasst durch den Turm des Stadtsockel und den leicht zurückversetzten Baukörper des Simplonparkings entsteht ein klarer Ankunftsort. Bäume und ein Wasserelement verleihen dem Platz einen urbanen Charakter und markieren zugleich den Eintritt in die Tempo-20-Zone.

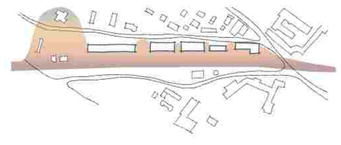
ABGESTELLT

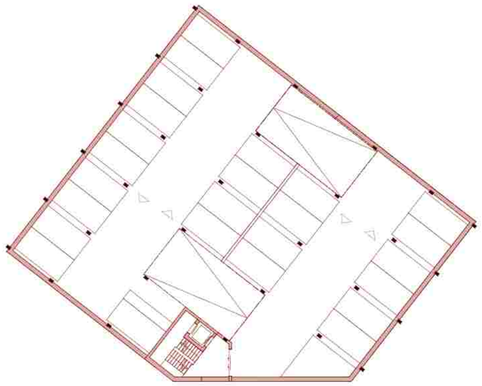
Die Neubauten werden als ruhende Körper in der Geometrie der Bahn auf dem Areal abgestellt. Wie eine abgestellte Waggonkette besetzen sie die ehemaligen Abstellgleise und übersetzen deren lineare Ordnung in eine neue städtebauliche Struktur. Die Höhen staffeln sich dabei situativ und vermitteln zwischen Bestand, Freiraum und Viadukt.



RUHIGER HAFEN

Die Nähe zum Bahnhof wird als Teil des Entwurfs verstanden. Der Lärmschutz erscheint nicht als reine technische Massnahme, sondern prägt die Organisation der Gebäude. Alle Wohnbauten reagieren auf die Bahnseite mit schützenden Bereichen wie Sockeln, Laubengängen, Erschliessungen oder gemeinschaftlichen Zonen. Die ruhigeren Wohnseiten orientieren sich nach Westen, wo Balkone und private Aussenräume liegen.

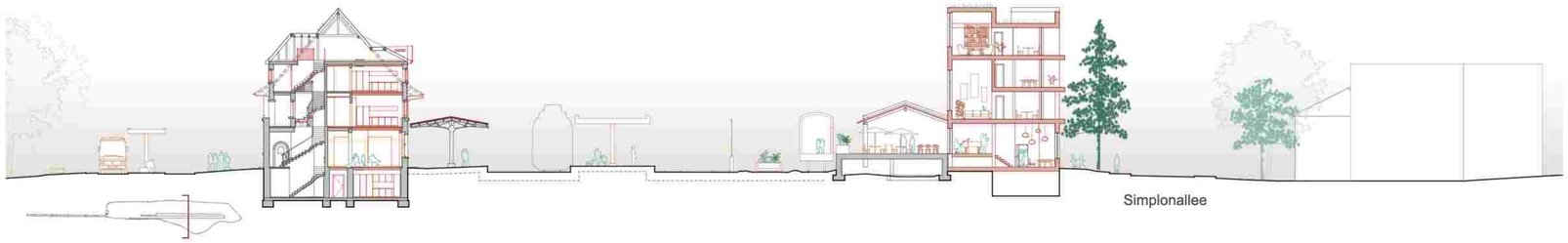




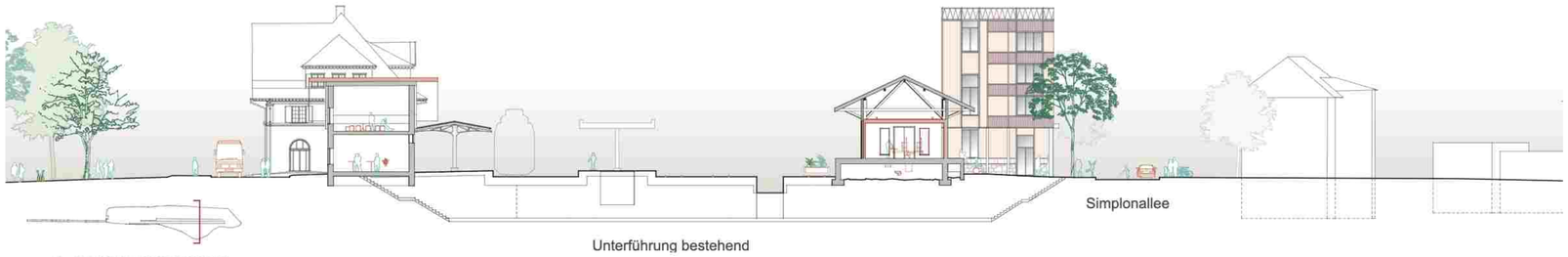
DAS SIMPLONPARKING // 2. OBERGESCHOSS 1/200



DER STADTSOCKEL MIT TURM // 2. OBERGESCHOSS 1/200



sequenz III - DAS HAUS AM VERLAD



sequenz II - DIE QUARTIERWERKSTADT



sequenz I - AN DER SIMPLONALLEE

A - Das Simplonparkhaus
- Hauptnutzung: Parkierung
- Footprint: 870 m²
- Anzahl Parkflächen: 100

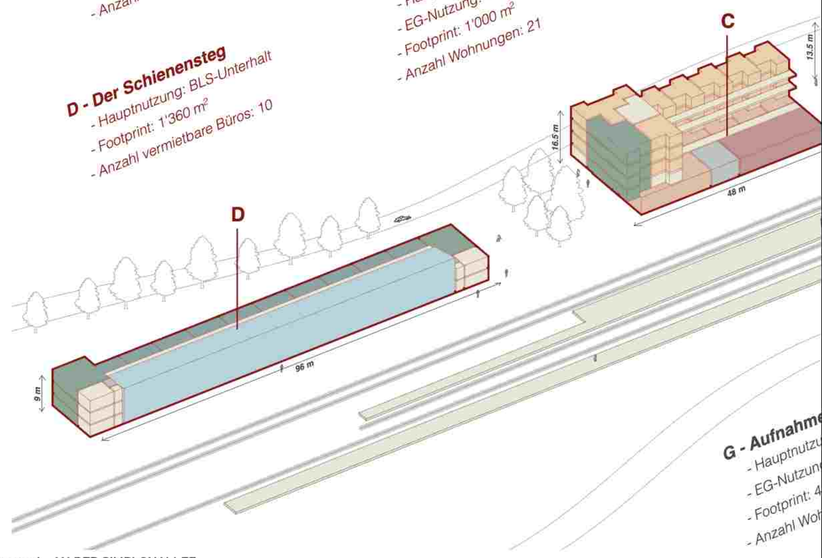
B - Das Verladehaus
- Hauptnutzung: Genossenschaftswohnen
- EG-Nutzung:
- Footprint: 500 m²
- Anzahl Wohnungen: 12

D - Der Schienensteg
- Hauptnutzung: BLS-Unterhalt
- Footprint: 1'360 m²
- Anzahl vermietbare Büros: 10

S - Der Simplonstadtsockel
- Hauptnutzung: Alterswohnen
- EG-Nutzung: Ateliers & Gewerbe
- Footprint: 610 m²
- Anzahl Wohnungen: 5 Maisonette & 20 Whg. im Turm

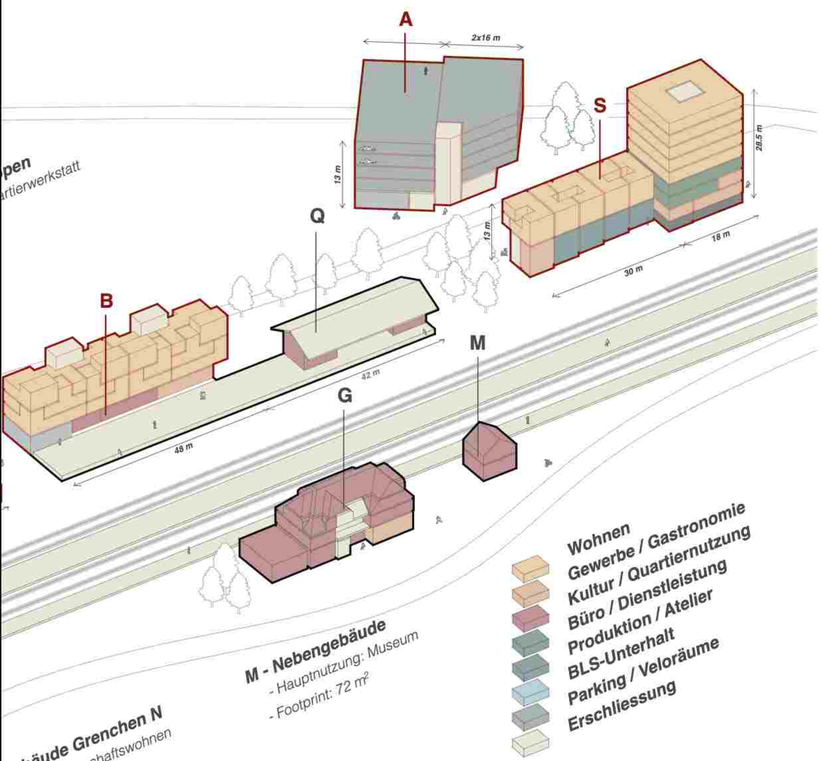
C - Der Herbstzeitlose
- Hauptnutzung: Alterswohnen
- EG-Nutzung: Quartiercantina, Gewerbe
- Footprint: 1'000 m²
- Anzahl Wohnungen: 21

Q - Der Güterschup
- Hauptnutzung: Qu
- Footprint: 250 m²



G - Aufnahme
- Hauptnutzu
- EG-Nutzun
- Footprint: 4
- Anzahl Woh

sequenz I - AN DER SIMPLONALLEE



pen
rtierwerkstatt

M - Nebengebäude
- Hauptnutzung: Museum
- Footprint: 72 m²

gebäude Grenchen N
ng: Genossenschaftswohnen
g: KuBa & Migrolino
50 m²
nungen: 4



schematischer schnitt genossenschaftsbau HAUS AM VERLAD 1/50