



Gemeindeverwaltung
Bereich Bürgerdienste
Kramgasse 3
3506 Grosshöchstetten
031 710 21 10
info@grosshoechstetten.ch

Laufnummer 1851

Grosshöchstetten, 21. Januar 2026

Aktennotiz

Datum	20. Januar 2026, 19.30 Uhr
Ort	Aula Schulhaus, Schulgasse 3
Teilnehmende	zirka 55 Personen
Gemeinderat	Raymond Beutler, Gemeindepräsident Elena Zink, Ressortverantwortliche öffentliche Sicherheit Livia Howald-Walker, Ressortverantwortliche Bau und Liegenschaften Claudia Eichenberger, Ressortverantwortliche Betriebe Markus Weber, Ressortverantwortlicher Finanzen Peter Däpp, Ressortverantwortlicher Bildung
Gäste	Valérie Sauter, Büro für Mobilität AG Marco von Känel, BLS Anne-Lene Mage, Projektleiterin Planung OIK II
Presse	Pascale Groschel, Bern-Ost
Thema	Informationsanlass Entwicklung Bahnhofareal Grösshöchstetten im Zusammenhang mit Mitwirkungsverfahren

Traktanden

1. Begrüssung
2. Vorstellung Projekt anhand Foliensatz
3. Fragerunde
4. Abschluss

1. Begrüssung

Der Gemeindepräsident begrüsst die Anwesenden zum heutigen Informationsanlass. Ziel des heutigen Abends ist es, über den aktuellen Stand der Arbeiten zum Projekt „Entwicklung Bahnhofareal Grosshöchstetten“ zu informieren zwecks Unterstützung für das laufende Mitwirkungsverfahren. Der Anlass dient sowohl der Gemeinde als auch dem Planungsteam dazu, Anliegen zu klären und Fragen der Teilnehmenden zu beantworten.

- Der Foliensatz zur heutigen Informationsveranstaltung ist integrierender Bestandteil dieser Aktennotiz.

2. Vorstellung Projekt (Kurzfassung)

- Der Gemeinderat Grosshöchstetten nutzte die Chance, um die gestoppte Planung aus dem Jahr 2020 wieder aufzunehmen. Die Gemeinde Grosshöchstetten hat die Büro für Mobilität AG aus Bern beauftragt, ein räumliches Entwicklungsbild des gesamten Bahnhofgebiets zu erarbeiten und konkrete Massnahmen zu planen.
- Die Entwicklung des Bahnhofareals in Grosshöchstetten stellt ein bedeutendes Infrastrukturprojekt dar, das sowohl für die Mobilität als auch für die Lebensqualität der Bevölkerung von grosser Relevanz ist. Das Vorhaben umfasst die Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur, die Schaffung von zeitgemässen Mobilitätslösungen sowie eine nachhaltige Verbesserung des urbanen Raums im Umfeld des Bahnhofs, zum Beispiel mit Sitzgelegenheiten, Beschattung, einem Brunnen und spielerischen Elementen sowie einem angenehmen Fussweg. Entlang des Gleises sind ökologische Aufwertungen vorgesehen. Der Kiosk wird, ergänzt durch ein Café, erhalten bleiben, wobei der Wartebereich beispielsweise mit Infotafeln, WLAN umfassend optimiert wird. Der Einbau eines Schräglifts in den Hang für die Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs von der Niesenstrasse bis zur Bahnhofstrasse ist in Prüfung. Zudem sollen die vorhandenen Veloabstellplätze bei der Niesenstrasse ausgebaut und gedeckt werden. Der Bestand der Anzahl Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr soll mit aktuell 12-15 Plätzen beibehalten werden.
- Das übergeordnete Ziel der Entwicklung des Bahnhofareals ist die Ausgestaltung einer modernen Verkehrsdrehscheibe, die eine optimale Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, Individualverkehr, Fahrrad, Shared-Mobility, Fussgänger) gewährleistet. Die Vision, die sich aus den Workshops vom September 2025 ergeben hat, stellt einen Bahnhof vor, der nicht nur ein funktionaler Knotenpunkt, sondern auch ein Ort der Begegnung und des Verweilens wird. Die Integration von sicheren, witterungsgeschützten und gut ausgestatteten Infrastrukturen sowie die Förderung von Mobilitätslösungen wie Shared-Mobility und Veloabstellmöglichkeiten stehen hierbei im Mittelpunkt.
- Das Mobilitätskonzept von Grosshöchstetten ist in Übereinstimmung mit der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und verfolgt die vier Leitsätze „Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten und Vernetzen“. Besonders hervorzuheben ist die geplante Verbesserung der regionalen Vernetzung durch den Ausbau von Fahrrad-/Schulwegen, die Optimierung der Busverbindungen und die Schaffung einer barrierefreien Infrastruktur. Diese Massnahmen sollen sowohl die Attraktivität des Bahnhofs steigern als auch den Verkehrsfluss optimieren, wodurch eine Entlastung der örtlichen Strassen und eine Erhöhung der Lebensqualität in der Gemeinde erreicht werden.
- Die nachhaltige Ausrichtung des Projekts ist ein entscheidender Punkt, da das Ziel besteht, die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern. Der Ausbau von Veloabstellplätzen (geplant sind zirka 135-180 Plätze), insbesondere für E-Bikes, sowie die Integration von Shared-Mobility-Angeboten wie Carsharing (vorgesehen sind 1-2 Plätze mit Ladestationen) und E-Velos tragen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei. Vorgesehen sind auch 6-7 Velos im Verleihsystem. Das geplante Konzept zur Begrünung und Ökologisierung des Areals, etwa durch die Installation von „Schwammstadtelementen“, fördert zudem den Umweltschutz.
- Die finanziellen Aspekte des Projekts sind besonders wichtig, um die politische Unterstützung sicherzustellen. Die Gesamtinvestitionen für die Etappe 2028 belaufen sich auf eine Schätzung zwischen 3,6 und 4,0 Millionen Franken (exkl. Mehrwertsteuer), was im Rahmen der im Agglomerationsprogramm 4. Generation vorgesehenen Investitionssumme liegt. Diese Investitionen sind zu grossen Teilen durch Beiträge von Bund und Kanton gedeckt, was die finanzielle Belastung für die Gemeinde minimiert. Eine Kostenaufteilung zwischen der Gemeinde und der BLS ist noch offen und muss im Detail geklärt werden. Langfristig

- gesehen, bietet das Projekt Potenziale für die wirtschaftliche Entwicklung der Region durch die Verbesserung der Infrastruktur und die Schaffung attraktiverer Verkehrsbedingungen.
- Das Projekt wird in zwei Etappen umgesetzt: Etappe 2028 umfasst kurzfristig umsetzbare Massnahmen, die eine schnelle Verbesserung der Situation bringen sollen, während Etappe 2035+ langfristige und grössere Veränderungen beinhaltet, die erst mit dem Ausbau der BLS-Infrastruktur möglich werden. Der Bau der ersten Etappe soll spätestens anfangs 2029 beginnen. Dieser zeitliche Rahmen bietet der politischen und administrativen Ebene ausreichend Raum, um notwendige Kreditbeschlüsse und Bewilligungen zu erarbeiten und die Umsetzung reibungslos vorzubereiten. Der Zeitplan wird vorgestellt.
 - Das Fahrangebot (Ausbau schritt 2035+) zielt darauf ab, den Personen- und Güterverkehr zu erweitern und an die steigende Nachfrage anzupassen. Der Ausbau der Bahninfrastruktur erfolgt auf Basis eines langfristigen, strategischen Entwicklungsprogramms. Es soll die Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050» umgesetzt werden. Die Anforderungen an das Rollmaterial steigen, weshalb unter anderem folgende Punkte überprüft werden: Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit, Länge und Profil.
 - Die Zielbilderarbeitung 2035+ der BLS für den Bahnhof Grosshöchstetten wird abgestimmt auf ihre zukünftigen Angebotskonzepte erarbeitet. Geprüft werden die Möglichkeit einer Kreuzungsstelle der Bahn mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h, die Entwicklung von mehreren Szenarien mit Varianten von Aussen- und Mittelperronanlagen sowie optimierten Peronkanten und verbesserte Zugänge zur Bahn. In diesem Zusammenhang müssen auch die Kreuzstellen neu geprüft und angepasst werden. Es wird vorgesehen, dass der Bahnhof Grosshöchstetten mit grösserem Rollmaterial angefahren werden kann. Ziel der BLS ist eine optimale Nutzung des Bahnhofplatzes, damit der Zugang zu den Zügen bequem und hindernisfrei möglich ist. Das Tiefbauamt des Kantons Bern hat 2024 ein Zielbild des Versorgungsnetzwerkes erstellt. In Grosshöchstetten soll ein Umladebahnhof (Bahn auf Strasse und umgekehrt) entstehen und muss in Zielbild und Trassierungswünschen berücksichtigt werden.
 - Das Projekt zur Entwicklung des Bahnhofareals Grosshöchstetten bietet zahlreiche Chancen, sowohl für die Mobilität als auch für die Lebensqualität der Anwohnenden und Pendler. Es fördert eine nachhaltige, vernetzte und umweltfreundliche Mobilität, steigert die Attraktivität des Bahnhofs als Verkehrsknotenpunkt und leistet einen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung der Region. Politisch wird es entscheidend sein, die finanziellen und infrastrukturellen Herausforderungen aktiv zu begleiten, um das Projekt erfolgreich und nachhaltig umzusetzen.
 - Die partizipative Einbindung der Bevölkerung und relevanter Interessensgruppen ist ein zentraler Aspekt der Projektentwicklung. Das aktuell laufende Mitwirkungsverfahren bis 8. Februar 2026 stellt sicher, dass die Bevölkerung weiterhin aktiv in die Entscheidungsfindung einbezogen wird. Der heutige Informationsanlass ist ein wichtiger Bestandteil dieser Mitwirkung. Die Stellungnahmen aus der Mitwirkung werden in die Weiterbearbeitung des Vorprojekts zur Entwicklung des Bahnhofareals bis Mitte 2026 integriert. Seitens BLS ist vorgesehen, das Zielbild zur Bahninfrastruktur bis Ende 2026 abzuschliessen.

3. Fragerunde

Bürger: Ist es richtig, dass mit den physischen Bauarbeiten der ersten Etappe spätestens Ende 2028 gestartet wird?

Gemeinde: Der Spatenstich soll spätestens bis Ende 2028, jedoch allerspätstens zu Beginn des Jahres 2029, erfolgen. Ein Baustart Anfang 2029 stellt somit den letztmöglichen Zeitpunkt dar, damit die Gelder aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation „abgeholt“ werden können.

Bürgerin: Es wurde erwähnt, dass das Postgebäude zu einem späteren Zeitpunkt abgebrochen und umgenutzt werden könnte. Wie sieht es mit dem Bahnhofgebäude aus? Sie wohne selbst in diesem Gebäude und möchte wissen, ob es unter Denkmalschutz stehe und ob sie sich in absehbarer Zeit nach einer neuen Wohnung umsehen müsse.

BLS: Das Gebäude befindet sich im Eigentum der BLS Netz AG. Es ist weder im bahnhistorischen Inventar noch im kantonalen Denkmalverzeichnis aufgeführt und unterliegt somit keinem formellen Schutz. Die BLS verfügt jedoch über eine eigene denkmalpflegerische Fachstelle, welche sämtliche Gebäude überprüft. Theoretisch wäre es daher möglich, dass diese Stelle dem Gebäude noch einen historischen Wert beimisst. Entlang der BLS-Strecke Thun–Burgdorf–Solothurn gibt es jedoch andere Objekte, die diesbezüglich als vorrangiger gelten könnten. Wie bereits erwähnt, wird zwischen einem Übergangsschritt, erste Etappe 2028, und einer langfristigen Lösung, zweite Etappe 2035+, gesprochen. Im Rahmen dieser langfristigen Betrachtung stellt sich insbesondere bei der möglichen Anbindung an die Niesenstrasse die Frage, wie die Personenunterführung ausgestaltet und ob das bestehende Bahnhofgebäude erhalten werden kann. Für die Einhaltung der behindertengerechten Anforderungen wären zusätzlich eine Rampe sowie eine Treppenanlage erforderlich. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Zielbildes 2035+ war die BLS noch nicht so weit, auch das Postgebäude in die Überlegungen einzubeziehen. Das Bahnhofgebäude gilt daher aktuell als Abbruchsgebäude, wobei noch keine definitive Entscheidung getroffen wurde. Mit hoher Wahrscheinlichkeit lässt sich jedoch im Zusammenhang mit der Erschliessung der Niesenstrasse keine alternative Lösung finden.

Gemeinde: Die Ausführungen werden dahingehend präzisiert, dass es sich um die zweite Etappe mit dem Zeithorizont 2035+ handelt.

BLS: Es ist derzeit unklar, ob die Massnahmen des Angebotskonzepts 2035+ tatsächlich im definierten Zeitrahmen umgesetzt werden können. Es gibt politisch zu viele Unsicherheiten. Die Ausbauschritte 2045+ (Verkehrskonzept) werden auf Ebene von Bund und Parlament noch zu prüfen sein. Derzeit liegen dazu keine verlässlichen Aussagen vor.

Bürger: Wie ist der Stand bezüglich des Schneiter-Pavillons? Ist vorgesehen, dass dieser bereits im Vorfeld leer steht? Das wäre aus wirtschaftlichen Überlegungen wenig sinnvoll. Welche Planungen bestehen hierzu?

BLS: Das diesbezügliche weitere Vorgehen hängt mit der ersten Etappe 2028 zusammen, insbesondere mit den darin vorgesehenen Massnahmen sowie der Studie zur Kantonsstrasse und zum Veloweg. Die Vorkehrungen lösen bei der BLS Druck aus, um den erforderlichen Platz auf dem Grundstück zur Verfügung stellen zu können. Der Pavillon kann also bis zur Umsetzung der ersten Massnahmen, voraussichtlich Ende 2028, weiterhin genutzt werden.

Bürger: Weshalb wird die Personenunterführung nicht als erster Umsetzungsschritt realisiert? Es mache ihm keinen Sinn, zunächst sämtliche Anlagen fertigzustellen und die Personenunterführung sowie weitere behindertengerechte Erschliessungen seitens Niesenstrasse erst zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzen.

BLS: Die Zielbilder sind bewusst aufwärtskompatibel konzipiert. Die Grundidee des ersten Umsetzungspakets besteht darin, Investitionen so zu tätigen, dass sie langfristig Bestand haben und

keine späteren Rückbauten oder Desinvestitionen zur Folge haben. Entsprechend wurden Massnahmen auf dem Areal definiert, die bereits jetzt umgesetzt werden können. Die Personenunterführung als ersten Schritt zu realisieren, ist aus den verschiedensten technischen Gründen nicht möglich. Die Erweiterung des Bahnhofareals mit Anpassungen an der Gleisanlage erfordern sehr lange Vorlaufzeiten von sieben oder mehr Jahren. Diese Zeit wird unter anderem für die Planung von Intervallen, die Organisation von Ersatzverkehr sowie das Einholen der erforderlichen (Bau-)Bewilligungen und anderes benötigt. Das gewählte Vorgehen stellt sicher, dass die Realisierungen schrittweise erfolgen können, die dauerhaft Bestand haben, während parallel dazu die langfristigen, technisch anspruchsvollen Ausbauten vorbereitet werden können.

Bürger: Wie lange wird die Poststelle – insbesondere auch der Geldautomat – noch in Betrieb bleiben? Zudem erkundigt er sich, ob geprüft wurde, die Postautolinie Worb–Grosshöchstetten bis Konolfingen Dorf (alter Bären) zu verlängern. Dadurch könnte auf die Wendeschleife verzichtet und das Wendemanöver vereinfacht werden.

BLS: Zwischen der BLS Netz AG, den Verantwortlichen der Post sowie der Gemeinde hat bereits ein Gespräch stattgefunden. Es ist bekannt, dass die Post langfristige Verträge mit einer Kündigungsfrist ab dem Jahr 2035 abgeschlossen hat. Ab diesem Zeitpunkt wird die BLS Netz AG das betreffende Grundstück im Rahmen ihrer strategischen Szenarien berücksichtigen können. Wie lange die Poststelle ihre Dienstleistungen – einschliesslich des Geldautomaten – konkret weiter anbieten wird, ist derzeit jedoch nicht bekannt.

Gemeinde: Seitens der Gemeinde wurden wiederholt Eingaben bei den kantonalen Stellen gemacht, mit dem Anliegen, die Postautolinie Worb–Grosshöchstetten bis nach Konolfingen zu verlängern. Das Fazit dieser Abklärungen lautete jedoch, dass dies zusammen mit der Bahn eine Doppellerschliessung darstellen würde und daher nicht umsetzbar sei.

Bürger: Es wird die Frage gestellt, ob der Kiosk abgebrochen und ob die Überdachung im Bereich der Bushaltestelle zwischen dem Kiosk und dem alten Bahnhofgebäude entfernt wird.

BLS: Für den Kiosk besteht ein langfristiger Vertrag. Er wird auch mit der Umsetzung des ersten Etappenschritts 2028 am heutigen Standort verbleiben. Bauliche Veränderungen an der Überdachung des Wartebereichs sind nicht vorgesehen. Der im Plan dargestellte «graue Bereich» symbolisiert den vorgesehenen Bodenbelag und veranschaulicht die Anbindungsfläche zu den Perrons.

Bürger: Welche Massnahmen sind im Bereich der Kantonsstrasse vorgesehen?

Kanton OIK II: Die Umgestaltung/Planung des Bahnhofareals war Auslöser dazu, dass der Kanton mit der vertieften Analyse, Prüfung der Kantonsstrasse begonnen hat. Der heutige Zustand entspricht zum Teil nicht mehr den Standards. Aktuell werden Studien aufgelegt und verschiedene Varianten geprüft. Zudem ist eine Mitwirkung vorgesehen.

Bürger: Es ist geplant, dass die Züge inskünftig mit 75 km/h durchfahren können, was seiner Ansicht nach sehr schnell ist. Das bedeutet, dass auch Güterzüge verkehren werden. Er wohne sehr nah am Gleis. In der Nachbarschaft schützt eine Lärmschutzwand vor den Immissionen. Auf Höhe seiner Liegenschaft ist jedoch „nur“ ein Maschendrahtzaun vorhanden. Wäre es möglich, die Lärmschutzwand fortzuführen? Im Moment halten die Züge noch an, sodass es nicht störend ist. Wenn sich aber inskünftig mehr Züge kreuzen werden, wird vermutlich auch der Bahnüber-

gang länger geschlossen bleiben, das wiederum zu höherem Lärm führen wird. Das Projekt kostet rund CHF 4 Mio., davon bleibt für die Gemeinde und BLS etwa CHF 2 Mio. zur Teilung. Warum weicht die BLS bei der Frage betreffend „Kostenteiler“ aus?

BLS: Ursprünglich war seitens BLS Netzentwicklung eine Geschwindigkeit von 90 km/h vorgesehen, was technisch jedoch nicht umsetzbar ist. Die Mehrheit der Züge, es handelt sich vor allem um Regionalverkehr (S-Bahn) und nicht Schnellzüge, wird nach wie vor in Grosshöchstetten halten. Im Fernverkehr muss gewährleistet sein, dass Züge bei Bedarf auf andere Strecken ausweichen können, so etwa über Grosshöchstetten oder das Gürbetal. Der Verkehr muss zuverlässig innerhalb des Fahrplankonzepts funktionieren. Zusätzlich realisiert die BLS in Oberburg eine Werkstätte und hat den Bahnhof Thun übernommen. Im Zusammenhang mit dem daraus resultierenden Rollmaterial für den Unterhalt müssen zeitweise andere Bahnlinien befahrbar sein. In einem Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die Umsetzung der erwähnten möglichen Szenarien wird der Lärmschutz mit einfließen.

Die Finanzierung erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Leistungs- und Umsetzungsvereinbarungen zwischen Bund und BLS regeln die notwendigen Vertragspunkte für bahntechnische Infrastrukturmassnahmen der BLS Netz AG und werden jeweils über eine Zeitdauer von vier Jahren abgeschlossen. Die vorgesehenen Arbeiten in Grosshöchstetten wurden über eine Leistungsvereinbarung fixiert. Es sind Vorgaben vom Bundesamt für Verkehr (BAV) einzuhalten. Dazu gehören unter anderem: «Richtlinien BAV: Anrechenbarkeit von Kosten» und «Finanzierungsbeiträge durch Dritte bei Investitionen in die Bahninfrastruktur BLS». Darin ist geregelt, welche Kosten die Bahn übernimmt, welche vom Kanton getragen werden und welche die Gemeinde zu leisten hat. Für die Gemeinde wurde dabei versucht, den maximal höchsten Anteil zu beantragen. Aus rechtlicher Sicht bestehen klare Regeln, da es sich um bahnbetrieblich relevante Massnahmen handelt. Ein Vor- oder Bauprojekt liegt derzeit noch nicht vor. Daher kann die Höhe des Kostenteilers nicht klar definiert werden.

Bürger: Auf Höhe des Bahnübergangs kreuzen Bahnverkehr, Autoverkehr, Velofahrende und Fussgänger. Durch die gestiegene Einwohnerzahl, zum Beispiel am Trogmattweg, sowie der Zunahme im Auto- und bald auch Bahnverkehr, wird und ist die Situation seiner Ansicht nach kritisch. Bereits heute kommt es auf der Hauptstrasse zu Rückstaus, zudem nutzen Schulkinder diesen Weg. Es handelt sich um eine heikle Situation, die unbedingt rechtzeitig überprüft und mittels geeigneter Vorkehrungen geplant werden sollte.

BLS: Dankt für den Hinweis und nimmt ihn gerne entgegen.

Bürger: Was ist unter der Tunnelsanierung zu verstehen, und welche Bedeutung hat sie? Hat sie Auswirkungen auf das Vorprojekt und die weiteren Ausbauschritte? Bedeutet das, dass im Jahr 2028 mit Bahnersatz gerechnet werden muss?

BLS: Das Dossier zum Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die Tunnelsanierung ist aktuell in Bearbeitung. Es ist vorgesehen, diese Sanierung zeitlich vor der ersten Etappe 2028 zum Bahnhofareal zu realisieren. Die Gesamtstreckenplanung hat die Infrastrukturabteilung der BLS Netz AG beauftragt, das Projekt konkret umzusetzen. Der Tunnel muss saniert werden, unter Berücksichtigung der heutigen Sicherheits- und Zeitaspekte. Dazu gehört unter anderem die Absenkung des Bodens, um ein erweitertes Lichtraumprofil – etwa für zukünftiges Rollmaterial – zu ermöglichen. Die Arbeiten erfordern auch Ersatzverkehr sowie die Bereitstellung von Installationsflächen. Diese Flächen werden so geplant, dass beim eigentlichen Baustart Ende 2028 / Anfang 2029 Synergien genutzt werden können, um die Belastung auf dem Areal gering zu halten und die

Flächen nach Möglichkeit weiterzuverwenden. Voraussetzung dafür ist, dass die Baubewilligung für die Tunnelsanierung rechtzeitig vorliegen wird.

Abschluss

Der Gemeindepräsident dankt den Anwesenden für ihr Erscheinen sowie den regen Austausch und dem Projektteam für das Vorstellen des Projekts. Er weist nochmals auf die Mitwirkungsmöglichkeit bis zum 8. Februar 2026 hin.

Schluss: 20.30 Uhr

Der Geschäftsleiter

Martin Affolter