Projektbericht

–

Vorprojekt
Entwicklung Bahnhof Grosshöchstetten



Version vom 22.09.2026

Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2, CH-3011 Bern
+41 31 311 93 63 | mail@bfmag.ch | www.bfmag.ch

Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Grosshöchstetten Elena Zink, Gemeinderätin Ressort öffentliche Sicherheit
Projektleitung	Stephanie Stotz und Valérie Sauter, bfm AG
Bearbeitungsteam	Daniela Friebel, bfm AG David Gnehm, extrã AG Serena Neuenschwander, extrã AG
Projektteam	Raymond Beutler, Gemeindepräsident Grosshöchstetten Martin Affolter, Geschäftsleiter Gemeinde Grosshöchstetten Hanspeter Kindler, Bereichsleiter Bau, Gemeinde Grosshöchstetten Marco von Känel, Projektleiter Studien & Bestvarianten, Abteilung Anlagen & Steuerung, BLS Netz AG Anne-Lene Mage, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt, Oberingenieurkreis II
Expertin	Stephanie Stotz, bfm AG
Bearbeitungszeitraum	Vorstudie: Juni – Dezember 2025 Vorprojekt: Dezember 2025 – September 2026
Titelbild	Visualisierung Bahnhofplatz Grosshöchstetten (Illustrationen: extrã AG)

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung 5

2 Projektkoordination BLS, Kanton, Drittprojekte 5

3 Ausgangslage: Vorstudie und Mitwirkung 6

3.1 Partizipative Workshops 6

3.2 Projektziele 8

3.3 Räumliche Ausarbeitung 8

3.4 Mitwirkung der Vorstudie Winter 25/26 9

3.5 Umgang mit kritischen Rückmeldungen 9

4 Resultat: ein Vorprojekt fürs Bahnhofareal, Etappe 2028/29 11

4.1 Mobilität 11

4.1.1 Fussverkehr 11

4.1.2 Veloverkehr und Bikesharing 13

4.1.3 Bushaltestelle und Wendeschlaufe 14

4.1.4 Ersatzbus BLS 15

4.1.5 Blaulicht 15

4.1.6 Neue Anordnung Autoparkplätze: K&R, BehiG, Kurzeit-PP, P&R, mybuxi, Carsharing, und Lieferungen 15

4.2 Gestaltung 17

5 Inhalte Zielbild BLS / Etappe 2035+ 18

6 Allfällige Unsicherheiten, Risiken 20

6.1 Frist Finanzierung durch Agglomerationsprogramm 4 20

6.2 Projekt Tunnelsanierung der BLS 2028: Gleisentwässerung und Ökologische Ersatzmassnahmen 20

6.3 Umgestaltung Kantonsstrasse 20

6.4 Terminliche Koordination Drittprojekt / Etappierung 21

7 Chancen 21

8 Kostenbedarf: Baukosten und Honorare, Baukredit 22

9 Verfahren: Bewilligungsverfahren und Kostenteiler 22

9.1 Kostenteil Gemeinde 22

9.2 Bewilligungsverfahren 23

10 Ausblick23

10.1 Annahme 23

10.2 Ablehnung 23

11 Anhang 24

11.1 Zu vertiefende Themen 24

11.2 Massnahmenblatt Agglomerationsprogramm 4. Generation 24

11.3 Eingabe Agglomerationsprogramm 6. Generation (in Erarbeitung) 25

11.4 Präsentation Vorprojekt (extrã AG) 25

1 Zusammenfassung

Die Gemeinde Grosshöchstetten erarbeitete in Zusammenarbeit mit BLS, Kanton Bern, Oberingenieurkreis II und den Beauftragten Büro für Mobilität AG und Landschaftsarchitekten Extra AG Vorstudie und Vorprojekt für die Umgestaltung des Bahnhofareals. Diese ist abgestimmt auf die Zielbilderarbeitung 2035+ der BLS.
Zur Erarbeitung einer gemeinsamen Vision für das Bahnhofareal fanden im Rahmen der Vorstudie zwei partizipative Workshops und eine Mitwirkung der Bevölkerung statt. Der Fokus des daraus resultierenden Projekts liegt auf sicheren, hindernisfreien Zugängen, einer Aufwertung der Wartebereiche und einer Stärkung der Multimodalität.

Das Projekt wird in zwei Etappen geplant:

- Die **Etappe 2028** umfasst kurzfristig umsetzbare Massnahmen, welche auf Stufe **Vorprojekt** ausgearbeitet wurden. Die geschätzten Kosten für den Ausbauschritt 2028 belaufen sich auf brutto CHF 3.22 Mio. (inkl. MwSt.). Von Bund und Kanton ist via **Agglomerationsprogramm** ein Beitrag von über 50% an diese Kosten zu erwarten. Die für die Gemeinde verbleibenden Kosten belaufen sich auf rund **1.6 Mio.**
- Die **Etappe 2035+** dient als übergeordnetes **Zielbild**. Die **BLS** beabsichtigt die Gleise umzugestalten und bei dieser Gelegenheit eine Unterführung zu schaffen. Die verschiedenen Szenarien der BLS für das Zielbild 2035+ vermitteln einen Eindruck davon, wie der Bahnhof Grosshöchstetten ab 2035+ aussehen könnte. Der konkrete Umsetzungszeitpunkt der Etappe 2035+ ist noch offen.

Der vorliegende Projektbericht erläutert die konkreten Inhalte des **Vorprojekt 2028** und zeigt auf, wie diese ins Zielbild 2035+ passen.

2 Projektkoordination BLS, Kanton, Drittprojekte

Ein zentraler Bestandteil des vorliegenden Projekts ist die enge Abstimmung mit den verschiedenen Anspruchsgruppen und Teilprojekten, insbesondere zwischen der Auftraggeberschaft Grosshöchstetten mit der Grundeigentümerin BLS, der Kantonsstrasse mit Eigentümerschaft OIK II sowie der Post-Auto AG. Das Vorprojekt für den Bahnhof Grosshöchstetten vertieft die räumliche Vision aus den Partizipationsworkshops und baut auf dem Mobilitätskonzept auf. Es wurde abgestimmt auf Drittprojekte, die eng mit dem Bahnhofareal verbunden sind (BLS, Kantonsstrasse, Landi-Parzelle, On-demand und Shared Mobility).

Hintergrund dieses Projekts ist die **Erarbeitung eines Zielbilds** der BLS für den Bahnhof Grosshöchstetten. Bestandteil des Zielbilds ist die Möglichkeit einer Kreuzungsstelle der Bahn mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h, der Bau von zwei optimierten Perronkanten, sowie verbesserte Zugänge zur Bahn. Das Zielbild BLS ist abgestimmt auf die zukünftigen Angebotskonzepte der BLS. Eine Umsetzung des Zielbilds der BLS ist frühstens ab 2035 zu erwarten.

Die Gemeinde Grosshöchstetten nutzte dies als Chance, um die konkrete Planung der Bahnhofsumgestaltung aus dem Jahr 2020 wieder aufzunehmen. Zwischenzeitlich hatte die Gemeinde ein **Mobilitätskonzept** erarbeitet. Dieses beinhaltet eine **Mobilitätsstrategie**, basierend auf der **Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern.** Die Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofareals hinsichtlich Städtebaus und Nutzungsart waren bereits im Agglomerationsprogramm 4. Generation mit einem Investitionskredit von 4 Mio. Franken (exkl. MwSt. und Teuerung) angemeldet. Die gemeinsame

Planung hat zu einem Vorprojekt für die konkrete Umgestaltung des Bahnhofplatzes (Etappe 2028) abgestimmt auf das Zielbild BLS geführt.

Der Kanton Bern seinerseits plant die am Bahnhof vorbeiführende Kantonsstrasse 229 vom Kreisel Grosshöchstetten bis Konolfingen (Haltestelle Dorf) hinsichtlich der Veloführung zu verbessern. Angesichts des von der Gemeinde Grosshöchstetten angestrebten Projekts zur Neugestaltung des Bahnhofs hat der Kanton in enger Zusammenarbeit mit dem vorliegenden Projekt eine **Vorstudie für eine Veloinfrastruktur entlang der Kantonsstrasse** in Auftrag gegeben. Ziel des Kantons ist es, einen sicheren Strassenraum, mit Aufwertung für Zufussgehende und Velofahrende zu schaffen und dabei die aktuellen verkehrlichen Kapazitäten beizubehalten. In diesem Kontext wurde auch die Verlegung der Bushaltestelle und die Neugestaltung der Wendeschleife sowie die Haltestelle für Ersatzbusse der BLS im Projekt Entwicklung Bahnhof geplant. Um die Machbarkeit der Wendeschlaufe auf dem südlichen Bahnhofareal mit Parkplätzen und Veloabstellplätzen zu überprüfen, wurde eine Testfahrt mit Post-Auto AG durchgeführt.

Im Mobilitätskonzept sind Massnahme für On-demand- und Shared-Mobility-Angebote festgehalten. Per 2026 startet die Gemeinde Grosshöchstetten mit dem Pilotprojekt für das On-Demand-Angebot mybuxi. Im Vorprojekt wurde der Halte- und Ladeort des mybuxi-Fahrzeugs beim Bahnhof optimiert.

Ebenso wurde ein Umsetzungskonzept für das Angebot eines Veloverleihsystems in Abstimmung mit den Nachbargemeinden ausgearbeitet. Um ein regionales Angebot zu schaffen, bereitet die Gemeinde aktuell den Anschluss an das Veloverleihsystem «Velo Region Bern» mit dem Anbieter PubliBike vor. Insgesamt sind drei Ausleihstationen auf Gemeindegebiet geplant. Im Vorprojekt wurde dafür beim Bahnhof eine Fläche eingeplant. Die Nachbargemeinden Konolfingen und Zäziwil sind ebenfalls am Anschluss an das regionale Verleihsystem mit mindestens einer Ausleihstation interessiert. Die jeweiligen Planungen erfolgen koordiniert.

Das Vorprojekt lässt die Möglichkeiten zur Entwicklung der angrenzenden Parzellen 563, 1478, 1479 offen. Abschliessende Entscheide zur Überbauung dieser Flächen liegen noch nicht vor. Als Option könnte die Niesenstrasse zu einer reinen Fuss- und Veloverbindung umgewidmet werden. Auch andere Varianten, wie z.B. eine Reduktion des Autoverkehrs auf Zubringerachsen sind denkbar.

3 Ausgangslage: Vorstudie und Mitwirkung

Vor dem Vorprojekt wurden 2025 die Vision und erste Massnahmenentwürfe für den Bahnhof im Rahmen einer Vorstudie entwickelt. In zwei partizipativen Workshops wurden die Ziele der Neugestaltung des Bahnhofs genauer definiert, um den Bedürfnissen und Wünschen der betroffenen Akteur:innen bestmöglich gerecht zu werden. Zudem wurde ein erster Plan für den Bahnhofplatz ausgearbeitet und der Bevölkerung im Rahmen einer Mitwirkung vorgelegt, damit sie sich zur Vision und zu den Massnahmen äussern konnte.

3.1 Partizipative Workshops

In zwei Workshops konnten die Vision und die gewünschten räumlichen Massnahmen auf dem Bahnhofareal partizipativ entwickelt werden. Eingeladen wurden: Gemeinderat, Vertretende von Kommissionen, Verwaltung, Parteien, kantonales Tiefbauamt sowie diverse Interessensvertretende (Schule, Ladenbesitzende, Ortsverein Schlosswil, Jugend und Alter, Behindertenkonferenz Kanton Bern, Anwohnende).

Die Teilnehmenden wünschten eine klare Entflechtung von MIV (motorisierter Individualverkehr), Veloverkehr, Fussverkehr und Aufenthaltsbereichen. Richtung Dorf stehen Langsamverkehr, Begegnung, Aufenthalt und Begrünung im Vordergrund, Richtung Konolfingen die Busschlaufe sowie MIV-Parkplätze mit Ladestationen. Der Wartebereich soll Information, Präsentation und Verpflegung bieten. Gewünscht werden multifunktionale Flächen, Schwammstadtelemente, hochwertige und gedeckte Veloabstellplätze sowie mehr Begrünung und Schatten. Gedeckte Sitzmöglichkeiten – auch auf dem Perron – sind zentral. Die Unterführung wird von allen Gruppen klar begrüsst; bestehende Bäume und Grünflächen sollen erhalten und ausgebaut werden.

«Im Jahr 2035 ist der Bahnhof Grosshöchstetten für mich eine moderne Verkehrsdrehscheibe, ich kann dort verschiedene Verkehrsmittel einfach nutzen, mich verpflegen, Menschen begegnen und verweilen und schätze die sichere, einladende und grüne Atmosphäre.»

(Vision Workshop 1)



Abb. 1 Mit diesen Adjektiven wurde die gewünschte Atmosphäre des zukünftigen Bahnhofs beschrieben.

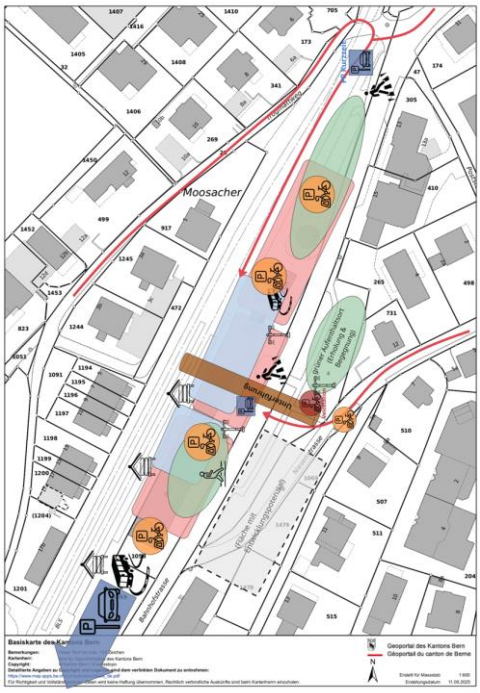


Abb. 2 Zusammenfassung der gewünschten räumlichen Massnahmen, die am Workshop erarbeitet wurden.

3.2 Projektziele

Aus dem Mobilitätskonzept, dem Agglomerationsprogramm und den Workshops ergaben sich folgende Ziele für das Projekt:

- Aufenthaltsqualität und Massnahmen zur Klimaanpassung
- hindernisfreie Bushaltestellen & Fusswege zum Bahnhof
- Neubau Bus-Wendeschlaufe
- attraktive Umsteigebeziehung zwischen Verkehrsmitteln
- städtebauliche Aufwertung und Verdichtung
- Optimierung Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen
- Shared-Mobility-Angebot:
    - Bikesharing: Anschluss an regionales Veloverleihsystem
    - Carsharing: als Option für spätere Umsetzung am Bahnhof miteinplanen
- Abstimmung mit Pilotprojekt Mobility-on-Demand

3.3 Räumliche Ausarbeitung

Diese Ziele wurden in der Vorstudie räumlich folgendermassen umgesetzt:

- Grünfläche / Pärkli im Norden
- Zugänge für Fussgänger:innen entlang Pärkli
- Schräglift für hindernisfreien Fussweg (von Niesenstrasse)
- hindernisfreie Bushaltestelle auf der Nordseite des Bahnhofs (mit einer weiteren Möglichkeit südlich des Bahnhofs)
- gedeckter Aufenthaltsbereich bei Bushaltestelle
- P+R auf die Südseite des Bahnhofs verschieben
- Parkplätze für Carsharing-Angebote, Parkplätze für Personen mit eingeschränkter Mobilität und Parkplätze südlich des Bahnhofs
- Wendeschlaufe im Süden (durch Parking)
- Veloabstellplätze nördlich des Bahnhofs und östlich (Niesenstrasse)
- Abstellplätze für Leihvelos nördlich des Bahnhofs

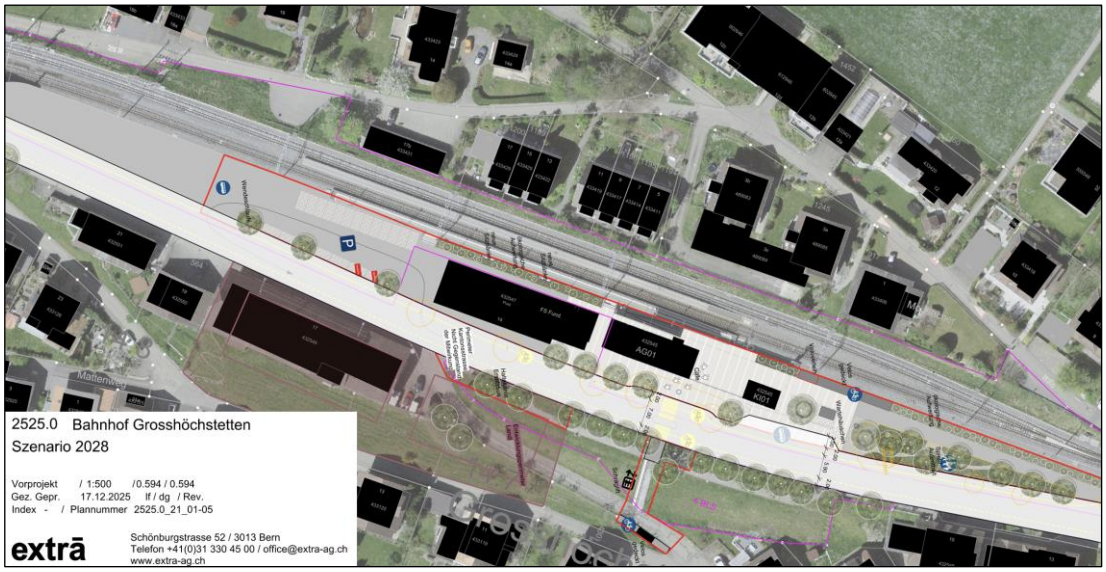


Abb. 3 Planstand Vorstudie, Mitwirkung Januar-Februar 2026 (Plan: extrã AG)

3.4 Mitwirkung der Vorstudie Winter 25/26

Vom 13. Januar bis zum 8. Februar 2026 konnte die Bevölkerung ihre Anmerkungen zur Vorstudie einbringen. An einem Infoanlass am 20. Januar 2026 wurde das Projekt vorgestellt und die Besuchenden konnten vor Ort Fragen stellen, die von der Gemeinde, der BLS, dem OIK II und dem bfm beantwortet wurden. Die Fragen und kritischen Hinweise entsprachen thematisch mehrheitlich den Rückmeldungen aus der Befragung. An der Infoveranstaltung gab es keine grundsätzlichen Einwände, weshalb davon ausgegangen wird, dass das Projekt grösstenteils von den Teilnehmer:innen befürwortet wird.

In der schriftlichen Mitwirkung gingen 46 Rückmeldungen ein. Die geplante Aufwertung wurde mehrheitlich positiv beurteilt. Gewünscht wurden insbesondere zusätzliche Sitzgelegenheiten, ökologische Massnahmen, Verpflegungsangebote sowie überdachte und gut beleuchtete, teilweise beheizte Wartebereiche. Auch hindernisfreie Zugänge und gedeckte Veloabstellplätze stiessen auf Zustimmung. Rund zwei Drittel der Teilnehmenden sahen ihre Erwartungen erfüllt.
Als wichtige Anliegen wurden zudem eine sichere Verkehrsführung, Temporeduktionen sowie eine bessere Abstimmung mit der Kantonsstrasse genannt, speziell aufgrund des als kritisch wahrgenommenen Bahnübergangs. Ebenso wurden Verbesserungen bei Fahrplan und Anschlüssen angeregt. Diese Themen liegen in der Zuständigkeit von Kanton und BLS und wurden weitergeleitet. Kontrovers beurteilt wurden das Shared-Mobility-Angebot, die Verlagerung der Parkplätze sowie der geplante Schräglift. Einzeln wurden grundsätzlich der Bedarf und die Kosten der Umgestaltung hinterfragt.

Das Zielbild für die Etappe 2035+ wurde von rund 70 % unterstützt. Positiv bewertet wurden der Zugang von der Niesenstrasse und eine mögliche Unterführung. Teilweise kritisch gesehen wurden auch hier Kosten und Umsetzbarkeit. Die Rückmeldungen fielen aufgrund des langen Planungshorizonts weniger detailliert aus.

Die Rückmeldungen aus der Mitwirkung und dem Infoanlass flossen in die Weiterbearbeitung des Vorprojekts ein. Nachfolgend ist der Umgang mit den kritischen Eingaben der Mitwirkung dargelegt.

3.5 Umgang mit kritischen Rückmeldungen

Zusammengefasste Rückmeldungen	**Umgang im Vorprojekt**
Teure Massnahmen / keine Begegnungszone am Bahnhof notwendig / Kosten-Nutzen-Verhältnis	- Das Projekt ist ein Grundsatz-Entscheid der Gemeinde Grosshöchstetten. Die Umgestaltung bietet einen Mehrwert für alle Personen, die den Bahnhof nutzen. Z.B. mit gedeckten Perronbereichen (wurde von einigen Teilnehmenden in der Mitwirkung gewünscht), hindernisfreien Wegen, hitzeangepasster Gestaltung etc. - Die Umgestaltung wurde in der Mitwirkung von der Mehrheit der Teilnehmenden als positiv rückgemeldet, insbesondere die Aufwertung der Wartebereiche. - Im Agglomerationsprogramm des Bundes wurden bereits Gelder für das Projekt eingestellt. Diese entlasten die Kosten für die Gemeinde und die Steuerzahlenden.
Verschiebung von MIV-Parkplätzen (PP), insbesondere	- Die Priorisierung der Parkflächen wurde gemäss den üblichen BLS-Prinzipen vorgenommen: Kiss&Ride; BehiG PP; Kurzzeit-PP; P&R.

Aufhebung der Park-&-Ride vor dem Eingang. PP weiter weg von Gewerbe	- Es wurde im Vorprojekt ein Parkplatz als Kiss&Ride vor der Postfiliale, nahe beim Eingang des Bahnhofs, beibehalten. - Die restlichen Parkplätze werden für mehr Sicherheit der Zufussgehenden, Aufenthaltsqualität, die hindernisfreie Bushaltestelle und die Priorisierung Shared Mobility-Angebote vom nördlichen Platz des Bahnhofareals zum südlichen Platz verschoben.
Bedarf an Shared Mobility hinterfragt	- Die Einrichtung eines regionalen Veloverleihsystems ist Teil des Mobilitätskonzepts der Gemeinde Grosshöchstetten und wurde dort befürwortet. Deshalb wurde die Planung und Umsetzung von Ausleihstationen im Vorprojekt weiterverfolgt. - Die Leihvelos müssen an den fixen Ausleihstationen parkiert werden, wodurch sie nicht wild im Dorf verteilt werden. - Gemäss Gemeinderatssitzung vom 18.08.2026 befürwortet der Rat die Vorbereitung/Erstellung der notwendigen Grundinfrastruktur für potenziell zwei elektrifizierte Parkplätze, die allenfalls später für ein Carsharing-Angebot am Bahnhof gemäss dem aktuellen Vorprojekt genutzt werden können.
Verlegung der Bushaltestelle	- Die Verlegung der Bushaltestell nach Süden wurde im Vorprojekt sorgfältig geprüft und mit der zukünftigen Entwicklung der Kantonsstrasse abgestimmt. Der Bau einer Bushaltestelle im Süden hätte die Anzahl Parkplätze weiter reduziert. Ausserdem könnte die Haltestelle, falls das Postgebäude langfristig verschwindet, entlang der Strasse auf Höhe des Postgebäudes eingerichtet werden. Angesichts der Vorteile einer Bushaltestelle im Norden (vgl. Bushaltestelle und Wendeschlaufe) und der Ungewissheit hinsichtlich des Standorts ab 2035+ wurde beschlossen, die Haltestelle vorderhand nördlich des Bahnhofs zu belassen. - Die Wendeschlaufe sowie die mögliche Verlegung der Haltestelle wurden zudem vor Ort mit einer Testfahrt mit PostAuto geprüft.
Standort und Anzahl Veloabstellplätze	- Der Bedarf an Veloabstellplätzen wird mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur gemäss Veloweggesetzt in Zukunft steigen. - Die Berechnungen des Bedarfs und der Qualität erfolgt gemäss Normen. Im Projekt werden gedeckte Veloabstellplätzen in unmittelbarer Nähe bei allen Bahnhofszufahrten berücksichtigt.
Bedenken zum Abriss / Umgestaltung Pavillon und Kiosk	- Abklärung mit BLS bez. Mietverträgen - Kontakt mit Betreibenden
(Übergang) Kantonsstrasse & Bahninfrastruktur wird nicht verbessert	- Die Koordination mit BLS und Kanton ist im Projekt sichergestellt (vgl. Projektkoordination BLS, Kanton, Drittprojekte). - Folgende Massnahmen des Kantons wurden ins Projekt aufgenommen (Bushaltestelle, Mittelschutzinsel Fussgängerstreifen). - Der Ausbau der Kantonsstrasse braucht aufgrund der dazugehörigen Verfahren (Auflage Strassenplan) mehr Zeit und erfolgt separat zu einem späteren Zeitpunkt.

	- Im Perronbereich konnten Optimierungen ins Projekt integriert werden. Die Umsetzung des Zielbilds erfolgt frühstens ab 2035.
Schräglift Niesenstrasse nicht notwendig	- Der neue Bahnhof bietet einen hindernisfreien Ort, mit angepassten Randsteinen, einer Bushaltestelle, an der mit einem Rollstuhl selbstständig ein- und ausgestiegen werden kann, sowie hindernisfreien Bodenbelägen. Angesichts des geplanten Baus einer Unterführung im Zielbild 2035+ wurde aufgrund der Kosten auf die Installation eines Schräglifts im Ausbauschritt 28/29 verzichtet.
Gute Beleuchtung / Sicherheit gewährleisten	- Wird im Bauprojekt weiter berücksichtigt
Attraktiv gestalteter, geheizter Wartebereich	- Wird im Bauprojekt weiter berücksichtigt - Die BLS hat bereits 2026 den Wartesaal am Bahnhof attraktiver gestaltet.
Fahrplan und Anschlüsse, Lärmschutz	- Zuständigkeitsbereich BLS, nicht Teil dieses Projekts.
Herausforderungen beim Bahnübergang	- Zuständigkeitsbereich Kantonsstrasse, nicht Teil dieses Projekts. Der Kanton prüft, welche Massnahmen möglich wären.

4 Resultat: ein Vorprojekt fürs Bahnhofareal, Etappe 2028/29

Mit Einbezug der Rückmeldungen aus der Mitwirkung wurden die Massnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofs im Vorprojekt weiterbearbeitet. Der Bahnhofplatz soll fussgängerfreundlicher und begrünter gestaltet werden sowie einen attraktiven Mobilitätsknotenpunkt bilden, der sowohl für Velofahrende als auch für Menschen mit Beeinträchtigungen zugänglich ist. Neue Mobilitätsangebote verbessern die Fortbewegungsmöglichkeiten.

4.1 Mobilität

4.1.1 Fussverkehr

Um den Fussweg zum Bahnhof und die Nutzung des Bahnhofplatzes durch Zufussgehende zu fördern, wurden verschiedene Massnahmen erarbeitet:

- Platz als **Aufenthaltsraum** gestalten: Fusswege, Sitzmöglichkeiten, Bäume/Beschattung, Brunnen, Spiel etc.
- **Fussgängerquerungen mit Insel** zur Erleichterung des Überquerens der Kantonsstrasse
- Lückenlöse **Führungskette für Sehbehinderte** ab Bushaltestelle sicherstellen
- **Gedeckter Aufenthaltsbereich** bei der Bushaltestelle
- **Rückbau des Pavillons**, um die Realisierung des Aufenthaltsraums, einen leichteren Zugang zu den Veloabstellplätzen und eine **hindernisfreie Bushaltestelle** zu ermöglichen.
- **Kiosk bleibt erhalten**
- Neue Möglichkeit für **Café-Angebot** neben Kiosk im Wartebereich.
- **WC** bleibt bestehen
- Mehr **gedeckte Sitzmöglichkeiten entlang des Perrons**, **ökologische Aufwertung**
- **Neue Treppe zum Perron** entlang des Postgebäudes

Zwischennutzung im heutigen Wartebereich

Im geheizten Warteraum am Bahnhof wurde durch die BLS im Mai 2026 eine Zwischennutzung eingerichtet (Büchertausch; Bilderausstellung). Somit wurde der Raum im Sinne eines Quick-Wins aufgewertet und attraktiver gestaltet. Die Aufwertung erfolgte in Abstimmung mit der Gemeinde.
In Absprache mit der BLS könnte dieser Raum später anderweitig genutzt werden, beispielsweise als Café, sofern sich ein:e interessierte:r Betreiber:in findet.



Abb. 4 Neu gestalteter Warteraum Bahnhof Grosshöchstetten, 2026 (Bilder: bfm).

Café

Mehrere Einwohner:innen äusserten den Wunsch, am Bahnhof ein Café zu haben. Für die Realisierung des Aufenthaltsbereichs und der hindernisfreien Bushaltestelle muss der Pavillon, in dem sich ein Café befindet, entfernt werden. Im Bahnhofsgebäude könnte jedoch ein neues Angebot entwickelt werden. Die Cafébestuhlung dürfte sich im übrigen Aufenthaltsbereich befinden. Die Suche nach möglichen Betreiber:innen erfolgt in den nächsten Projektphase. Eine Garantie für die Realisierung eines Cafés kann jedoch nicht gegeben werden, da dies von Faktoren abhängt, die ausserhalb des Vorprojekts liegen (Bewirtschaftungspotenzial, Business-Case etc.).

Fussgängerquerungen

Die Fussgängerquerungen befinden sich auf der Kantonsstrasse. Zur verbesserten Sicherheit der Fussgängerüberquerung wurde vor dem Bahnhof die Errichtung einer Verkehrsinsel ins Vorprojekt aufgenommen. Damit wird die Querung in zwei Schritten ermöglicht. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens auf der Kantonsstrasse (ca. 8'000 DTV[1], Tendenz steigend) ist eine Verkehrsinsel erforderlich, um zu Fuss Gehenden das Überqueren der Strasse zu erleichtern.

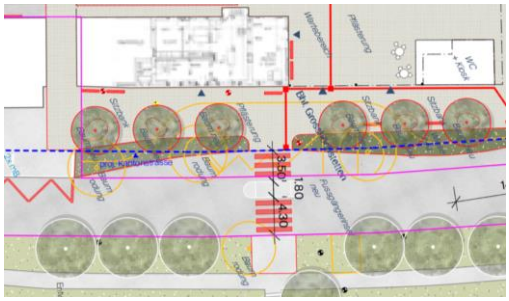


Abb. 5 Zweiteilige Querung für Fussgänger:innen vor dem Bahnhof (Plan: extrã AG)

Der weitere Ausbau der Kantonsstrasse erfolgt in einem separaten Verfahren zu einem späteren Zeitpunkt. Das Projekt Bahnhof wurde räumlich auf das Vorhaben des Kantons abgestimmt.

Geschwindigkeit Kantonstrasse

Als Sofortmassnahme prüft der Kanton in einer separaten Machbarkeitsstudie die Reduktion der Geschwindigkeiten auf Tempo 30 vor dem Bahnhof. Dies würde die Verkehrssicherheit verbessern und die Erreichbarkeit des Bahnhofs für Zufussgehende sowie Velofahrende erhöhen. Weiter würde die Wartezeit beim Bahnhof durch geringere Lärmemissionen angenehmer und die Attraktivität des

—

[1] Durschnittlicher täglicher Verkehr: 7’907 (DTV, 24h, 2022). Quelle: Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern

öffentlichen Verkehrs erhöht. Derzeit wird ein Gutachten erstellt.

4.1.2 Veloverkehr und Bikesharing

Veloabstellplätze am Bahnhof (VAP)
Aufgrund der erwarteten Zunahme der Wegpendler:innen um 15 % gegenüber 2025 wird der Bedarf am Bahnhof Grosshöchstetten bis 2030 auf 180 Veloabstellplätze geschätzt. Im Rahmen des Projekts sollen zunächst rund zwei Drittel davon, also 120 VAP, realisiert werden. Weitere 60 werden als Reserve vorgesehen und können bei entsprechender Nachfrage ergänzt werden.
Da die meisten Wegpendler:innen von Norden her zum Bahnhof gelangen, wird der Grossteil der VAP nördlich des Bahnhofs angeordnet. Die Abstellplätze sind entlang der Gleise vorgesehen, damit der Bahnhofplatz attraktiv und grosszügig gestaltet werden kann. Weitere VAP sind südlich des Bahnhofs für Personen vorgesehen, die aus dem südlichen Teil von Grosshöchstetten kommen oder direkt zum südlichen Perronbereich gelangen möchten. Zusätzliche Abstellplätze sind entlang der Niesenstrasse am Fuss der Treppe zum Bahnhof geplant. Sie dienen insbesondere Personen aus dem östlichen Teil von Grosshöchstetten, die ihr Velo dort abstellen und direkt zu Fuss zum Bahnhof gelangen können. Ab 2035+ können weitere VAP westlich des Bahnhofs realisiert werden, sobald die geplante Unterführung diesen Zugang attraktiver macht.

Veloabstellplätze (VAP) am Bahnhof	Nord	Sud	Ost	Total VAP	% VAP
Normale VAP (0.55x2m)	66	10	15	**91**	**75%**
Freistehende Velos (1x2m)	11	1	2	**14**	**11%**
Spezialvelos (1.2x3m)	7	1	3	**11**	**9%**
Bikesharing	6	–	–	**6**	**5%**
Total	**90**	**12**	**20**	**122**	**100%**

Die Veloabstellplätze sind mehrheitlich überdacht. Nördlich des Bahnhofs ist ein zweistöckiges System vorgesehen. Bei steigender Nachfrage können zusätzliche VAP realisiert werden. Folgende Reserven sind vorgesehen:

- nördlich des Bahnhofs entlang der Gleise: Reserve für 10 bis 20 VAP
- auf bzw. im Postgebäude, sofern dieses künftig nicht mehr von der Post genutzt wird: Reserve für rund 50 VAP
- ab 2035+: westlich des Bahnhofs, Anzahl noch festzulegen
- ab 2035+: gegebenenfalls beim östlichen Zugang zur Unterführung, Anzahl noch festzulegen

Zufahrt für die Velofahrenden
Die Velofahrenden haben direkten Zugang zu den VAP über:

- die Bahnhofstrasse: Zugang über den Bahnhofplatz, am Eingang zur Bushaltestelle nördlich des Bahnhofs zu den Abstellplätzen im Norden, sowie Zugang über die Zufahrten zu den VAP südlich des Bahnhofs in unmittelbarer Nähe der Perrons.
- die Niesenstrasse: Zugang über die Niesenstrasse zu den VAP am Fuss der Treppe, die zum Bahnhof führt.

Bikesharing
Eine gedeckte Abstellfläche für Leihvelos ist in unmittelbarer Nähe der Perrons nördlich des Bahnhofplatzes entlang der Gleise vorgesehen. Der ab 2028 benötigte Platzbedarf am Standort Bahnhof wird

auf 6 Leihvelos geschätzt (E-Velos, evtl. Cargo-Bike). Das Veloverleihsystem könnte noch vor 2028 eingeführt werden. Für die Ausleihstation der Velos wird eine Übergangslösung gefunden.

Der neue Bahnhofplatz bietet somit:

- VAP bei allen Zugängen (Nord, Süd, Ost)
- VAP in der Nähe der Bahnhofszugänge und Perrons
- gedeckte VAP für unterschiedliche Velotypen
- Anzahl VAP:
  - 2028+: 122 VAP
  - 2035+: 600 Wegpendler:innen → 180 VAP
- VAP für Elektrovelos und Spezialvelos (ca. 20%)
- Veloverleihsystem in unmittelbarer Nähe der Perrons auf dem Bahnhofplatz

4.1.3 Bushaltestelle und Wendeschlaufe

Die Bushaltestelle bleibt nördlich des Bahnhofs, um die Nähe zu den Perrons und dem Zentrum von Grosshöchstetten zu erhalten. Eine Haltestelle direkt entlang der Gleise auf dem nördlichen Areal wurde geprüft und verworfen, um einen attraktiven und sicheren Zugang für Fussgänger:innen mit einem Aufenthaltsbereich zu gewährleisten. Eine Haltestelle südlich des Bahnhofs wurde ebenfalls vertieft geprüft. Betrieblich hätte diese einige Vorteile, würde jedoch zu einer weiteren Reduktion der Autoparkplätze führen.

Die Bushaltestelle am aktuellen Standort bietet folgende Merkmale:

+ Bushaltestelle nah am Dorf und an den Perrons
+ Zentral gelegene Verkehrsdrehscheibe in der Nähe des Bahnhofeingangs (PostAuto, EV, Veloverleih, mybuxi). Diese vor dem Bahnhof aufgestellten Angebote sorgen für eine gute Lesbarkeit.
+ Wartezeit mit Aufenthaltsqualität auf dem Platz, Zugang zu WC und Kiosk.
+ Genug Platz für VAP und PP im Süden
- Ein- und Ausfahrt auf der Strasse (Ist-Zustand), nicht optimal, wenn Velos den Bus an der Haltestelle überholen (potenzieller Konflikt).
- 2035+: Wird dort aufgrund des Projekts zur Verbreiterung der Kantonsstrasse nicht mehr stehen bleiben können. Könnte vor das Postgebäude oder auf den Nordparkplatz verlegt werden (es werden weniger Parkplätze benötigt, falls die Post einst nicht mehr in Betrieb ist.). Die Buskante könnte hingegen für den BLS-Ersatzverkehr (EV) auch nach 2035 weiterhin genutzt werden.

Der Bus wird seine **Wendeschlaufe** auf dem Parkplatz südlich des Bahnhofs ausführen und dabei den Parkplatz durchqueren. Die Strecke wurde mit Chauffeuren von PostAuto getestet und hat sich als besser geeignet erwiesen als die derzeitige. Sie verursacht keinen nennenswerten Zeitverlust für die Fahrt. PostAuto hat der Planung der Wendeschlaufe über den Parkplatz südlich des Bahnhofs zugestimmt.



Abb. 6 Vorgesehene Wendeschlaufe für das PostAuto (Plan: extrã AG).

4.1.4 Ersatzbus BLS

In Zeiten, in welchen die Züge nicht fahren können, operiert die BLS die Strecke mit Ersatzbussen. Da die Fahrgäst:innen von einem zum anderen umsteigen, wurden die Haltestellen des Postautos und des Ersatzbusses in unmittelbarer Nähe geplant. Die Haltestelle des Ersatzverkehrs (EV) in Richtung Biglen bleibt an ihrem derzeitigen Standort gegenüber dem Postgebäude, entlang des Trottoirs direkt nach der Kreuzung mit der Niesenstrasse. Die Haltestelle des EV in Richtung Konolfingen befindet sich entlang des Postgebäudes und der beiden Parkplätze für mybuxi sowie des Kiss & Ride-Platzes[2]. In diesen Ausnahmefällen wird der K&R-Platz aufgehoben, um den Fahrgäst:innen das Aussteigen zu ermöglichen, und die zwei mybuxi-Parkplätzen werden weiter nach Süden verlegt (auf die Parkplätze der Post entlang der Postgebäude oder auf den Südparkplatz).

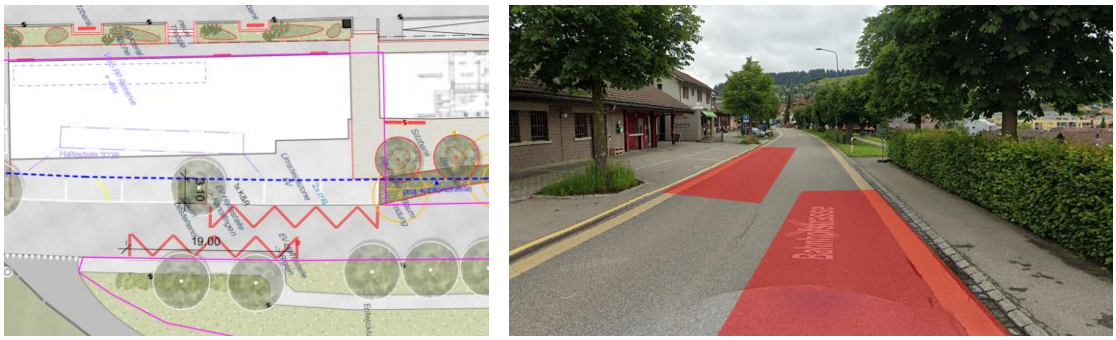


Abb. 7 Vorgesehene Haltestellen für die Ersatzbusse der BLS, gegenüber der Post. (Plan: extrã AG; Bild: Google Maps)

4.1.5 Blaulicht

Notfallfahrzeuge müssen vor dem Bahnhofgebäude anhalten können. Der Zugang erfolgt über die Fusswege.

4.1.6 Neue Anordnung Autoparkplätze: K&R, BehiG, Kurzeit-PP, P&R, mybuxi, Carsharing, und Lieferungen

Das Vorprojekt sieht vor, die Parkplätze südlich des Bahnhofs zu konzentrieren, um einen sichereren und belebteren Bahnhofplatz sowie ein geschützter Fussweg im Norden ohne Motorfahrzeuge zu schaffen. Damit kann der Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe mit kurzen Fusswegen zwischen den Angeboten (Zug, PostAuto, EV, Veloverleih, mybuxi, VAP) geschaffen werden. Zudem wird so auch die Ein- und Ausfahrt von Fahrzeugen auf der Kantonsstrasse sicherer gestaltet.
Die neuen Autoparkplätze werden zugunsten von Mensch und Klima begrünt und beschattet.

Stand 2026 befinden sich **17 öffentliche Parkplätze** rund um den Bahnhof:
- 3 Kurzeit-PP vor dem Bahnhofsgebäude (max. 15 Minuten)
- 8 P+R-Plätze auf dem nördlichen Bahnhofplatz
- 6 Kurzeit-PP für Post-Kund:innen (max. 15 Minuten) direkt vor der Postgebäude entlang Kantonsstrasse

Zusätzlich sind folgende 21 private Parkplätze auf dem Areal platziert:
- 5 Parkplätze sind reserviert für das Pavillion-Bistro auf dem nördlichen Bahnhofplatz

[2] Kiss & Ride (K&R) bezeichnet Kurzhalteplätze zum Bringen und Abholen von Reisenden. Im Unterschied zu Kurzzeitparkplätzen sind sie für das unmittelbare Ein- und Aussteigen vorgesehen.

- 13 Parkplätze werden von der BLS an Privatpersonen vermietet
- 3 Parkplätze südlich des Postgebäudes werden von der Post an die BLS für deren Eigenbedarf vermietet.

Nach der Neugestaltung stehen **16 öffentliche Parkplätze** zur Verfügung, darunter:
- 3 **Kurzeit-PP für Kiss & Ride**, davon einer vor der Post und zwei auf dem südlichen Bahnhofareal
- 8 **P+R-Plätze** auf den südlichen Bahnhofareal
- 1 **Parkplatz für Personen mit eingeschränkter Mobilität** direkt bei der Einfahrt zum Südparkplatz
- 4 **Kurzeit-PP für Post-Kund:innen** (max. 15 Minuten) (3 vor dem Gebäude entlang der Kantonsstrasse, 1 auf dem Parkplatz südlich des Bahnhofs)

Zusätzlich gibt es folgende **4 Parkplätze mit öffentlichem Nutzen**:
- 2 **elektrifizierte** Parkplätze vor der Post für das **On-Demand-Angebot mybuxi**, sowie **Lieferung Kiosk/Kaffee**.
- 2 **elektrifizierte** Parkplätze für **Carsharing** auf dem Südparkplatz, entlang des Perrons (Geschäftsmodelle in Erarbeitung)[3]

Zusätzlich sind folgende 3 private Parkplätze auf dem Areal platziert:
- 3 Parkplätze für den Bedarf der Post (2 weiterhin südlich des Postgebäudes und 1 auf dem Parkplatz südlich des Bahnhofs)

On-Demand
Das Pilotprojekt **On-Demand-Angebot mybuxi** wird 2027 eingeführt. Damit das Angebot optimal betrieben werden kann, braucht es:
- Eine **Ladestation** für die Fahrzeuge. Die Post könnte möglicherweise vor ihrem Gebäude eine Ladestation für die beiden Parkplätze bereitstellen, die sie an mybuxi vermieten würde (in Abklärung).
- Einen **Ort zur Lagerung von Material** (Kindersitze, Reinigungsmaterial usw.). Die Vitrine vor dem BLS-Gebäude, die derzeit für Werbung vermietet ist, könnte dafür genutzt oder durch einen grösseren Schrank ersetzt werden. Dies betrifft die aktuelle Mietpartei sowie die BLS als Vermieterin der Vitrine. Bei einer Einigung wäre eine Übergabe oder gemeinsame Nutzung möglich.
- **24/7-Zugang zu den Toiletten** am Bahnhof mittels Schlüssel für die Fahrer:innen.

Mit zwei Parkplätzen wäre gemäss mybuxi eine gemeinsame Nutzung der Parkplätze für die Anlieferung des Kiosks/Cafés möglich (Doppelnutzung).

In einer ersten Phase wird mybuxi nur einen Parkplatz benötigen. Je nach Erfolg des Angebots wird später ein zweiter Parkplatz erforderlich.

Parkplätze der Post
Aus den Gesprächen mit der Post ging hervor, dass die Post für Anlieferungen drei Parkplätze direkt vor dem Gebäude entlang der Kantonsstrasse benötigt. Die Filiale wird nämlich täglich zu unterschiedlichen Zeiten mit einem LKW beliefert. Daher sollen drei Plätze als Postparkplätze bestehend bleiben.

—

[3] Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 18.08.2026 über das weitere Vorgehen bezüglich Carsharing-Angebots beim Bahnhofareal entschieden. Der Rat befürwortet die Erstellung der notwendigen Grundinfrastruktur für potenziell **zwei elektrifizierte Parkplätze**, die allenfalls später für ein Carsharing-Angebot am Bahnhof gemäss dem aktuellen Vorprojekt genutzt werden können.

Es handelt sich um die 3 südlichsten Parkplätze, da die Anlieferung über den südlichen Eingang entlang des Gebäudes erfolgen kann.

Die 3 anderen Parkplätze vor der Post können hingegen gegen Parkplätze auf dem Parkplatz getauscht oder vermietet werden. 2 Parkplätze werden deshalb an mybuxi vermietet und 1 Parkplatz gegen einen K&R-Platz getauscht. Der von der Post genutzte Parkplatz vor der Treppe zum Perron kann aufgehoben werden, um die Wege für Zufussgehende sowie die Wendeschlaufe des Busses zu verbessern. Der Post kann dafür ein Ersatzparkplatz auf dem Parkplatz angeboten werden. Diese Vermietungen und Tausche müssen noch von der Post bestätigt und zwischen den beteiligten Akteur:innen konkretisiert werden. Nach der Bestätigung durch die Post wird die BLS die notwendigen internen Stellen einbeziehen.

4.2 Gestaltung

Das Gestaltungskonzept schafft einen zusammenhängenden, grünen und funktionalen Bahnhofraum. Ein einheitlich gestalteter Bahnhofplatz bildet das Zentrum, während Bäume, Wiesen und vielfältige Pflanzungen die verschiedenen Bereiche gliedern und die Aufenthaltsqualität stärken. Unterschiedliche, teilweise versickerungsfähige Beläge sowie eine zurückhaltende Ausstattung verbinden Bahnhofplatz, Pärkli, Bushaltestelle und Parkierung zu einem stimmigen Gesamtbild.

Vegetation
Bestehende Bäume werden möglichst erhalten und durch neue Bäume, Wiesen sowie vielfältige Strauch- und Staudenpflanzungen ergänzt. Ruderalflächen und biodiversitätsfördernde Pflanzungen schaffen zusätzliche ökologische Qualitäten und sorgen gleichzeitig für angenehme, beschattete Aufenthaltsbereiche.

Ausstattung
Sitzbänke, ein Trinkbrunnen sowie gedeckte Warte- und Veloabstellbereiche erhöhen die Aufenthaltsqualität und unterstützen die unterschiedlichen Nutzungen rund um den Bahnhof.

Beläge
Die Beläge reagieren auf die unterschiedlichen Nutzungsbereiche: Der Bahnhofplatz wird als zusammenhängende gepflasterte Fläche gestaltet, während Chaussierung, Schotterrasen und Rasengittersteine in den Grün- und Parkierungsbereichen für einen höheren Anteil an durchlässigen Flächen sorgen.

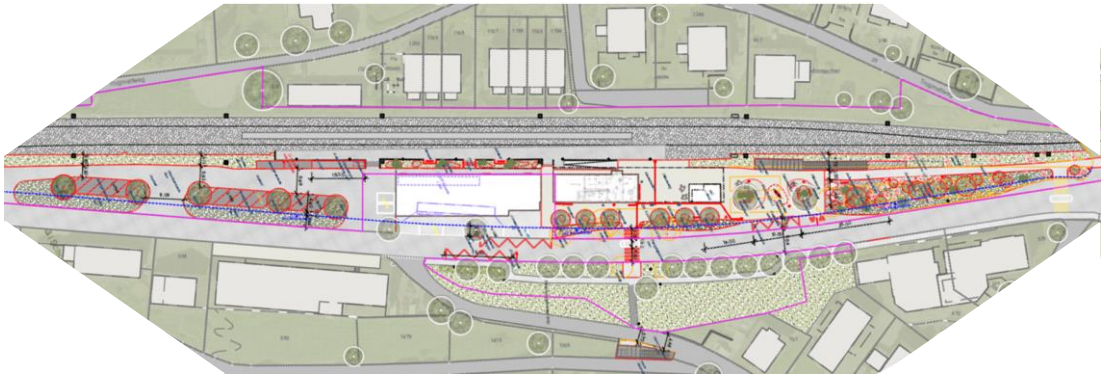


Abb. 8 Plan des Bahnhofs gemäss Vorprojekt für 2028/29 (vgl. Details Präsentation im Anhang, Plan: extrã AG).

5 Inhalte Zielbild BLS / Etappe 2035+

Wie bereits dargelegt, prüft die BLS derzeit noch **verschiedene Varianten** eines **möglichen Zielbildes** für den Zeithorizont 2035+. Das Fahrangebot Ausbauschritt 2035+ der BLS zielt darauf ab, den Personen- und Güterverkehr zu erweitern und an die steigende Nachfrage anzupassen.
Gemäss den Zielbildern der BLS müssen die Möglichkeiten einer **Unterführung** von der Niesenstrasse zu den Perrons sowie einer **Rampe** auf dem Bahnhofareal in die Planung miteinbezogen werden.
Aktuell werden die Möglichkeiten eines Mittelperrons oder zwei versetzter Aussenperrons verfolgt. Gleichzeitig sollte die Kantonsstrasse verbreitert werden, um Platz für Velostreifen zu schaffen (siehe Umgestaltung Kantonsstrasse).
Für die Gemeinde umfasst die Etappe 2035+ langfristige Veränderungen mit weiteren Massnahmen, die erst mit dem Ausbau der BLS-Infrastruktur realisiert werden können.
Eine entsprechende Eingabe/Anmeldung für das Agglomerationsprogramm Generation 6 ist in Bearbeitung. Diese Massnahmen der Etappe 2035+ umfassen:

- Verlängerung der Unterführung vom Bahnhofareal zur Niesenstrasse
- Neugestaltung des Zugangs vom Bahnübergang bis zur westlichen Seite der Perrons/Unterführung (Seite Trogmattweg)
- Abbruch und Neubau oder Sanierung und Umnutzung von Gebäuden auf dem Bahnhofareal (insb. heutiges Post-Gebäude)[4]
- Ausbau Angebot Veloabstellplätze: Integration von Veloabstellplätzen in die Unterführung, Möglichkeit einer Velostation, zusätzliche Veloabstellplätze westlich der Perrons.

—

[4] Die Zukunft des Postgebäudes ist unklar. Möglicherweise wird es ab 2035+ nicht mehr von der Post genutzt, was andere Nutzungen ermöglichen würde, einige wurden im Plan für die Zeit ab 2035+ skizziert (VAP und Bushaltestelle).

- Anpassung der Park&Ride Infrastruktur
- Infrastrukturelle Anpassungen auf dem Bahnhofareal, die einen Einbezug der Kantonsstrasse erfordern. Möglicherweise ist eine Verschiebung der Bushaltestelle notwendig. Die Bushaltestelle könnte auf den Parkplatz südlich des Bahnhofs oder entlang der Strasse an den Standort des Postgebäudes verlegt werden, sofern dieses (teilweise) abgebrochen wird. Die Buskante am Standort der PostAuto-Haltestelle 2028 könnte dann gegebenenfalls für den BLS-Ersatzverkehr genutzt werden.

Das Vorprojekt wurde auf diese Zukunftsabsichten abgestimmt.

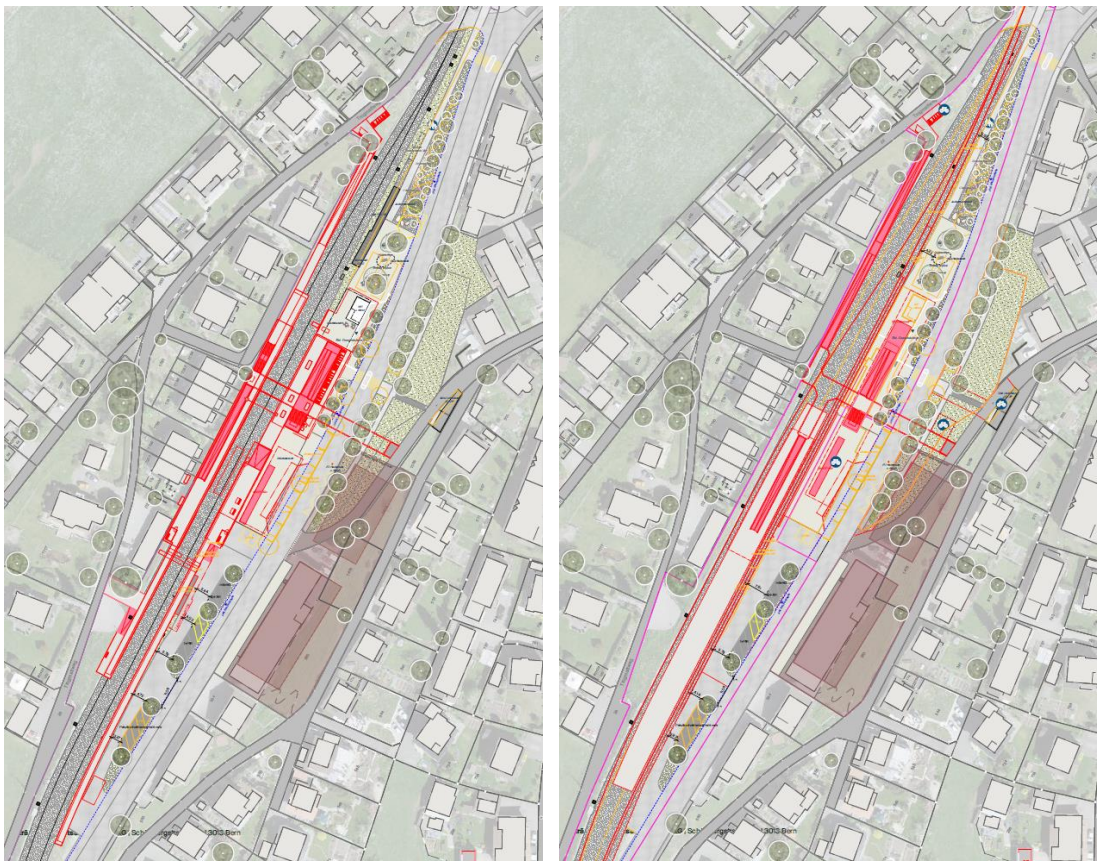


Abb. 9 Visualisierung möglicher BLS-Zielbilder 2035+ mit Perrons, Rampe zum Bahnhofplatz und Unterführung bis zur Niesenstrasse. Links: Variante mit versetzten Aussenperrons. Rechts: Variante mit Mittelperron (siehe Details in der Präsentation im Anhang, Plan: extrã AG)

6 Allfällige Unsicherheiten, Risiken

6.1 Frist Finanzierung durch Agglomerationsprogramm 4

Der Bahnhofsumbau 2028/29 ist als Massnahme im Agglomerationsprogramm 4. Generation mit Investitionskosten 4.0 Mio. angemeldet. Um die eingestellten Gelder im Agglomerationsprogramm 4 zu erhalten, muss der Baubeginn grundsätzlich bis zum 31. März 2029 erfolgen. Es reicht nicht aus, zu diesem Zeitpunkt bereits über eine Baugenehmigung oder die Kreditgenehmigung zu verfügen. Der erste Spatenstich muss erfolgt sein. Das Genehmigungsverfahren muss daher einschliesslich der Einspruchsfristen bereits abgeschlossen sein.
Jedoch kann eine Nachfrist beim ARE beantragt werden, wenn das Projekt durch externe Ursachen (z.B. Tunnelprojekt, Sanierung) verzögert wurde und es sich um ein komplexes Projekt handelt (z.B. eines, das einer Volksabstimmung unterzogen werden muss).
Wird der Antrag auf Fristverlängerung abgelehnt, muss das Projekt in einem späteren AP (AP6) erneut eingereicht werden, mit einem Baubeginn ab 2031.

6.2 Projekt Tunnelsanierung der BLS 2028: Gleisentwässerung und Ökologische Ersatzmassnahmen

Die BLS plant für 2028 eine Sanierung des Bahntunnels neben dem Bahnhof. Dies könnte zwei Auswirkungen auf die Gemeinde und das Projekt haben: Im Projektperimeter könnten Flächen für Retention sowie ökologische Ersatzflächen benötigt werden. Die Projekte werden inhaltlich und terminlich miteinander koordiniert.

Ersatzfläche Umwelt
Aus ökologischen Gründen müssen Ersatzflächen bereitgestellt werden. Das bedeutet, dass in der Nähe des Tunnels eine geschützte Wiesenfläche von mehreren Quadratmetern festgelegt werden muss. Dies könnte Auswirkungen auf das Projekt haben. Es scheint jedoch, dass die bestehenden Flächen ausreichen könnten, insbesondere die Böschung zwischen dem Bahnhof und der Niesenstrasse (Parzelle Nr. 4). Werden diese im Projektperimeter angeordnet, ist dies im Bauprojekt zu detaillieren.

Entwässerung/Retention
Es ist möglich, dass im Zusammenhang mit der Tunnelsanierung Entwässerungsanlagen im Projektperimeter zu liegen kommen werden. Entsprechende Auswirkungen sind zum Zeitpunkt, bei dem dies definiert ist, ins Bauprojekt einzuarbeiten. Erste grobe Abschätzungen zur Platzierung von solchen Anlagen wurden im Vorprojekt bereits vorgenommen. Optionen bestehen, entsprechende Auswirkungen und die technische Ausgestaltung müssten weiter projektiert werden.

6.3 Umgestaltung Kantonsstrasse

Wie bereits erwähnt, plant der Kanton Bern die Umgestaltung der Kantonsstrasse, die vor dem Bahnhof vorbeiführt. Aktuell befindet sich die Planung auf Stufe Vorstudie und kann sich in den nächsten Planungsphasen (Vorprojekt, Bauprojekt) noch weiterentwickeln.
Das Vorprojekt Bahnhof wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet wurde, um dessen Bauabsichten bereits im Projekt (z.B. Platzierung neue Grünelemente bietet Möglichkeiten für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur) abzubilden.
Verschiedene Varianten wurden im Detail diskutiert. Der Kanton prüft die Einführung einer Tempo30-

Zone und die Erweiterung des Strassenraums um je 1,8 m breite Velostreifen. Ins vorliegende Projekt integriert werden die Erweiterung des Fussgängerstreifens vor dem Bahnhofsgebäude mit einer Mittelinsel sowie die Realisierung einer hindernisfreien Bushaltestelle.
Auch die Kreuzung zwischen Bahnhofstrasse und Trogmattweg beim Bahnübergang liegt in der Zuständigkeit des Kantons. Der Kanton prüft derzeit mögliche Massnahmen zur Verbesserung dieser Kreuzung.

6.4 Terminliche Koordination Drittprojekt / Etappierung

Im Projektumfeld bestehen einige Bauvorhaben (Tunnelsanierung, Umgestaltung Kantonsstrasse, angrenzende Arealentwicklung). Der terminlichen Koordination der Ausführung, sowie einer sorgfältigen Abstimmung der Inhalte ist grosses Gewicht beizumessen. Diese Aufgabe ist anspruchsvoll und aufgrund der Abhängigkeit auch ein Risiko für die Umsetzungen.

7 Chancen

Der Bahnhof Grosshöchstetten bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Ort und dient als zentraler Umsteigepunkt zwischen Bahn, Bus, Velo, Auto und Fussverkehr. Das Projekt bietet die Chance, den Bahnhofplatz bereits mit der Etappe 2028/29 aufzuwerten und als attraktiven Mobilitätsknotenpunkt weiterzuentwickeln.

Gleichzeitig wurden allfällige zukünftige Einflüsse soweit möglich berücksichtigt, damit spätere Projekte darauf aufbauen können. Damit muss nicht jahrelang auf die Umsetzung noch ungewisser Projekte gewartet werden, um den Bahnhof für alle attraktiv und zugänglich zu machen.

Das Grundstück, auf dem sich der Bahnhof befindet, gehört der BLS. Sie erkennt den Nutzen einer Neugestaltung des Bahnhofsareals ebenfalls und stimmt der Realisierung des Vorprojekts auf ihrem Gelände zu, wobei sie sich finanziell an den Massnahmen beteiligt, für die sie verantwortlich ist (Leitsystem für Sehbeeinträchtigte zwischen Bushaltestelle und Bahnhof, VAP, ...).

Auch der Kanton sieht den Nutzen einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie der Bushaltestelle für Zufussgehende und Velofahrende. Er stimmt bereits jetzt der Realisierung von rasch umsetzbaren Massnahmen zu. Dabei handelt es sich um einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel vor dem Bahnhof und eine barrierefreie Bushaltestelle, deren Finanzierung der Kanton übernehmen wird. Auch die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird vom Kanton geprüft, um diese zügig umsetzen zu können.

Das Projekt wurde bereits vor mehreren Jahren im Rahmen des Agglomerationsprogramms Generation 4 zur Förderung durch den Bund und den Kanton eingereicht. Es gehört zu den Massnahmen, die durch das Agglomerationsprogramm unterstützt werden. Sofern es bis März 2029 realisiert wird (Baubeginn), beteiligen sich Bund und Kanton mit über 50% an den Kosten.

Fazit Chancen:

- attraktiver und zugänglicher Bahnhof schon ab 2029
- Boden gehört BLS – **BLS macht mit**.
- Wichtige Massnahmen können auf der Kantonsstrasse bereits umgesetzt werden (Fussgängerinsel, hindernisfreie Bushaltestelle und wahrscheinlich auch Tempo 30) – **Kanton macht mit**
- Agglomerationsprogramm -> die Gemeinde muss nicht alle Kosten selbst tragen – **Bund und**

Kanton machen mit

8 Kostenbedarf: Baukosten und Honorare, Baukredit

Gesamtkosten (+/- 15%)
Projekt Aufwertung Bahnhofareal Etappe 2028/29 (exkl. Teil Ausbau Kantonsstrasse):

Baukosten 2.1 Mio. +/- 15%, ohne MwSt., (inkl. Quick-Win Kanton: FG-Insel + Bushaltestelle)

Honorare:
Landschaftsarchitektur: 0.5 Mio.
Verkehrsplanung & Bauingenieurwesen: 0.2 Mio.
Gesamtprojektleitung: 0.15 Mio.
Verfahren (Sitzungswesen, Vereinbarungen, Ausschreibungen, Bewilligungen, Kredit): 0.25 Mio.
Weitere Planungen, z.B. Elektro- und Sanitärplaner:in 0.02 Mio.
Jeweils exkl. MwSt.

Gesamtkosten: 3.22 Mio. (+/- 15%, inkl. MwSt.,)

- Die Gesamtkosten sind tiefer als geschätzt in Vorstudie wegen Wegfall Lift, reduzierte Werkleitungsarbeiten, generell kleinerer Umfang
- Dies passt auf die angemeldeten Investitionskosten im Agglomerationsprogramm von 4 Mio. (exkl. MwSt. und Teuerung).
- Für diese Kosten kann mit einem Beitrag von über 50% von Bund und Kanton gerechnet werden

9 Verfahren: Bewilligungsverfahren und Kostenteiler

9.1 Kostenteil Gemeinde

Entwicklung Bahnhof Grosshöchstetten Etappe 28/29	
Gesamtkosten in CHF inkl. MwSt. (+/- 15%)	3.22 Mio.
Geschätzter Beitrag Agglomerationsprogramm Bund (40% der anrechenbaren Kosten)[5]	1.05 Mio.
Geschätzter Beitrag Agglomerationsprogramm Kanton (35% auf die verbleibenden anrechenbaren Kosten)	0.55 Mio.
Beiträge BLS	Noch offen
Beiträge Kanton	Anteil FGS & Bushaltestelle
Verbleibende Kosten Gemeinde Grosshöchstetten	Voraussichtlich 1.62 Mio.

—

[5] Annahme: 80% der Baukosten gelten als anrechenbar. Dies ist eine konservative Schätzung aufgrund Erfahrungswerte. Die detaillierte Prüfung bei Kanton und Bund ist in Bearbeitung. Es könnte sein, dass die gesamten Baukosten als anrechenbar eingestuft werden. Die Beiträge würden sich entsprechend erhöhen.

9.2 Bewilligungsverfahren

- Die Umgestaltung wird als Baugesuch dem Regierungsstatthalteramt vorgelegt.
- Zwischen BLS und Gemeinde sowie ggf. Gemeinde und Kanton werden entsprechende Vereinbarungen für Bau, Ausführung, Betrieb und Kostenteiler abgeschlossen.

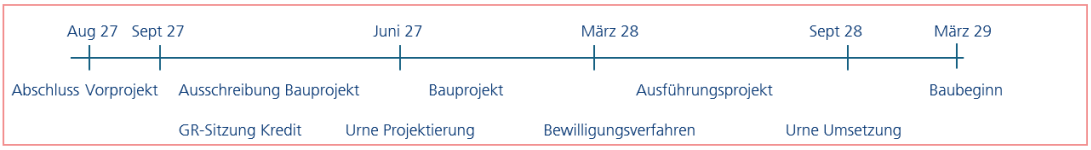
10 Ausblick

Der Gemeinderat wird mit dem Kanton, der BLS sowie den Verantwortlichen des Agglomerationsprogramms den konkreten Kostenteiler im Herbst 2026 besprechen. Basierend auf dieser Grundlage wird sich klären, welchen Kostenanteil die Gemeinde finanzieren muss.
Der Gemeinderat sieht vor, der Stimmbevölkerung im Juni 2027 den Gesamtkredit (Projektierung und Ausführung des Projekts) zur Abstimmung vorzulegen. Dabei wird über den *Bruttokredit* abgestimmt. Die zugesicherten Abzüge (Agglomerationsbeiträge von Bund und Kanton, Beiträge Strasse Kanton und BLS) können erst im Nachgang abgezogen werden. In der Urnenbotschaft wird aufgezeigt, welche Restkosten der Gemeinde verbleiben werden.

Ausblick bei Annahme oder Ablehnung der Vorlage:

10.1 Annahme

- **Bauprojekt**: bis Mitte 2027
- **Bewilligungsverfahren / Beschaffung / Ausführungsplanung:** Mitte 2027 bis Ende 2028
- **Urne Umsetzung**
- **Umsetzung:** Baustart spätestens 31. März 2029



Diese Termine sind abhängig von nötigen Kreditbeschlüssen, Änderung von übergeordneten Rahmenbedingungen und Bewilligungsentscheiden.

10.2 Ablehnung

Wird der Projektierungsantrag vom Volk abgelehnt, bestehen folgende Varianten für das weitere Vorgehen:

- Projekt wird nicht weiterverfolgt
- Projekt wird deutlich entschlackt und auf einfache Massnahmen reduziert

11 Anhang

11.1 Zu vertiefende Themen

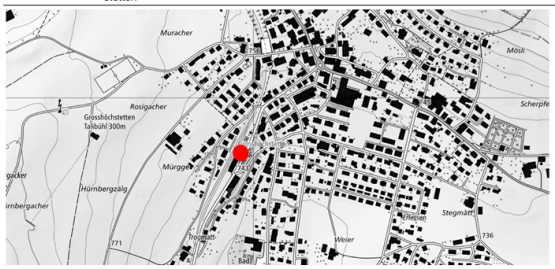
Folgende Pendenzen werden aus dem Vorprojekt ins Bauprojekt überführt:

- Detailprojektierung des Fussgängerstreifens vor dem Bahnhofsgebäude und der Bushaltestelle für den Kanton inkl. Sichtbermen (wird durch bfm und extrã AG für den Kanton Bern erarbeitet, Mandat läuft)
- Entwässerungsthemen im Zusammenhang mit der Tunnelsanierung
- Von der Post gemietete Parkplätze: definitive Zuteilung, insbesondere an mybuxi
- Prozess und Bedingungen für Überschleppung Grundstück durch Bus bei Wendemanöver mit der Eigentümerschaft der Parzelle 564 klären.
- Elektrifizierung der Parkplätze: Abgesehen von den Parkplätzen für Carsharing und mybuxi ist die Elektrifizierung der übrigen Parkplätze (Park & Ride) (noch) nicht vorgesehen
- WC: Die Frage einer Sanierung der WC-Anlagen wurde noch nicht im Detail behandelt
- Eine Rampe südlich des Bahnhofs, über welche Personen mit eingeschränkter Mobilität vom Parkplatz direkt zum Perron gelangen könnten, wäre attraktiv und würde die Zugänglichkeit des Bahnhofs für diese Personen verbessern
- Café: Weitere Schritte unternehmen, damit in den bestehenden Gebäuden der BLS ein geeigneter Ort für ein Café angeboten werden kann. Suche nach einer interessierten Betreiberschaft für das Café.

11.2 Massnahmenblatt Agglomerationsprogramm 4. Generation

Teilmassnahme Verkehr pauschal — Massnahmenpaket: BM.ÖV-Ort.6

4. Generation		A-Horizont						
AP-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.ÖV-Ort.6.5	–	–	–	**Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten**				
Kurzbeschrieb	Der Bahnhof Grosshöchstetten befindet sich am Rande der Agglomeration von Bern. Das zum heutigen Zeitpunkt sehr heterogene Bahnhofareal soll modernisiert werden. Dazu ist eine Neugestaltung und Aufwertung hinsichtlich Städtebau und Nutzungsart des Gebiets im Gange. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung soll die Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn verbessert sowie eine neue Infrastrukturanlagen für zukünftige Mobilitätsbedürfnisse von Park+Ride und Bike+Ride erstellt werden. Im Rahmen dieses Prozesses sind folgende Elemente geplant: – Neubau einer Bus-Wendeschlaufe (Linie Richtung Worb) – Schaffung attraktiver Umsteigebeziehung von Bus zu Bahn – Koordination mit der städtebaulichen Aufwertung und Verdichtung – Neubau und Erweiterung der Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Grosshöchstetten	Gemeinde Grosshöch-stetten	BLS; TBA-OIK II; Die Post	Festsetzung	–	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	1	4.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



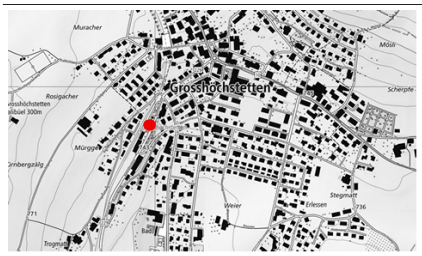
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032 192

Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation (0351), Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM, 17. Juni 2021, Seite 192.

11.3 Eingabe Agglomerationsprogramm 6. Generation (in Erarbeitung)

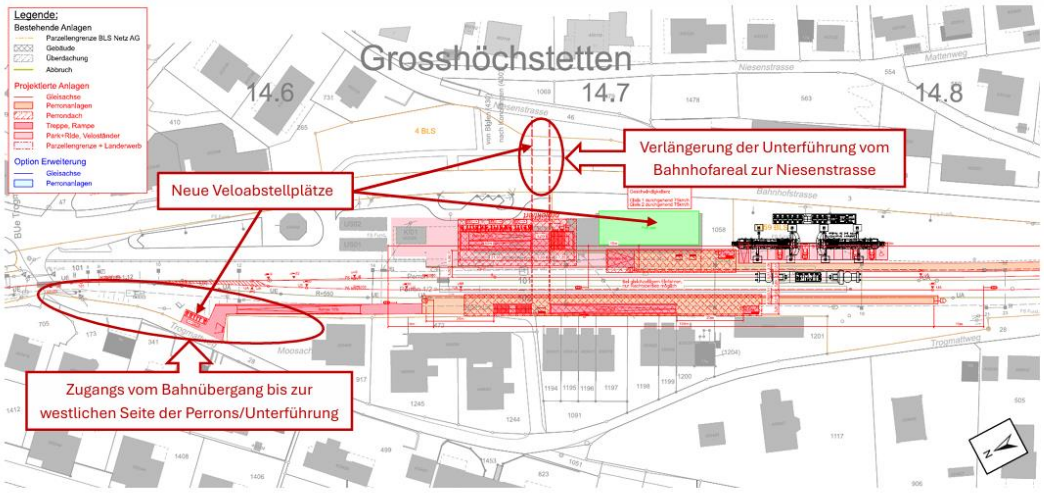
6. Generation	B-Horizont (Umsetzung ab 2035+)
Kategorie ÖV	Titel **Grosshöchstetten, Ausbau ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten 3035+**
Kurzbeschrieb	Der Bahnhof Grosshöchstetten befindet sich am Rande der Agglomeration von Bern. Das derzeit sehr heterogene Bahnhofareal wird modernisiert. Die Gemeinde erarbeitet ein räumliches Entwicklungsbild und konkrete Massnahmen für die Umgestaltung des Bahnhofareals, abgestimmt auf die Zielbilderarbeitung 2035+ der BLS. Die Umsetzung erfolgt in zwei Etappen: Für die Etappe 2028 wurde bereits eine Massnahme im Agglomerationsprogramm 4. Generation mit CHF 4. Mio. eingestellt. Die Etappe 2035+ umfasst langfristige, grössere Veränderungen mit weiteren Massnahmen, die erst mit dem Ausbau der BLS-Infrastruktur realisiert werden können. Die Massnahmen der Etappe 2035+ umfassen: - Verlängerung der Unterführung vom Bahnhofareal zur Niesenstrasse - Neugestaltung des Zugangs vom Bahnübergang bis zur westlichen Seite der Perrons/Unterführung (Seite Trogmattweg) - Abbruch und Neubau oder Sanierung und Umnutzung von Gebäuden auf dem Bahnhofareal (insb. heutiges Post-Gebäude) - Ausbau Angebot Veloabstellplätze: Integration von Veloabstellplätzen in die Unterführung, Möglichkeit einer Velostation, zusätzliche Veloabstellplätze westlich der Perrons, sowie notwendige Verschiebung der bestehenden Abstellplätze. - Anpassung der Park&Ride Infrastruktur - Infrastrukturelle Anpassungen auf dem Bahnhofareal, die einen Einbezug der Kantonsstrasse erfordern - Mögliche notwendige Verschiebung der Bushaltestelle - Ökologische Aufwertungen Das Fahrangebot Ausbauschritt 2035+ der BLS zielt darauf ab, den Personen- und Güterverkehr zu erweitern und an die steigende Nachfrage anzupassen.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Grosshöchstetten	Gemeinde Grosshöchstetten	BLS; TBA-OIK II; Die Post	Zielbild	--	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	1	4.6 Mio.	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 65 SG





Zielbild Bahnhof Grosshöchstetten - Etappe 2035+
Eine der verschiedenen von der BLS entwickelten Varianten (in Bearbeitung):



11.4 Präsentation Vorprojekt (extrã AG)