

Gemeinderat der Einwohnergemeinde Biberist

Protokoll der Sitzung Nr. 15 Laufende Geschäfte

RN 0.1.2.1

Datum/Zeit	Montag, 21. September 2026, 19:00 – 21:00 Uhr
Ort	Sitzungszimmer Altisberg 3. OG, Gemeindehaus
Mitglieder	Stefan Hug-Portmann (GP) Raffael Kurt (GVP) Peter Burki Christian Flury Priska Gnägi-Schwarz Patrik Halbeisen Franziska Patzen Marc Rubattel Eric Send Andrea Weiss Hans Yamamori-Krebs

Ersatzmitglieder	
Vorsitz	Stefan Hug-Portmann (GP)
Protokoll	Irene Hänni Schmid

Entschuldigungen

Gäste	Nicolas Adam, Leiter Bau + Planung Uriel Kramer, Präsident BWK Nina Lauterbur, BLS
-------	--

Presse	-
--------	---

Traktandenliste

Nr	Geschäft	Beschluss
1	Protokoll GR Nr. 14 vom 14.09.2026 - Genehmigung	2026-119
2	Zielbild Bahnhof Ost - Beschluss	2026-120
3	Öffentlicher Verkehr: ÖV-Nachtangebot, Einladung zur Mitwirkung - Beschluss	2026-121
4	Gesamtverkehrsprojekt Solothurn West, Optimierung Lackenhof A5 - Beschluss	2026-122
5	Wahl Leiterin Soziale Dienste - Wahlen	2026-123
6	Verschiedenes, Mitteilungen	2026-124

Die nachfolgende Traktandenliste wird genehmigt.

2026-119 Protokoll GR Nr. 14 vom 14.09.2026 - Genehmigung

Das Gemeinderatsprotokoll Nr. 14 wird an der nächsten Sitzung genehmigt.

RN 0.3.2 / LN 4367

2026-120 Zielbild Bahnhof Ost - Beschluss

Bericht und Antrag der Bau- und Werkkommission

Unterlagen

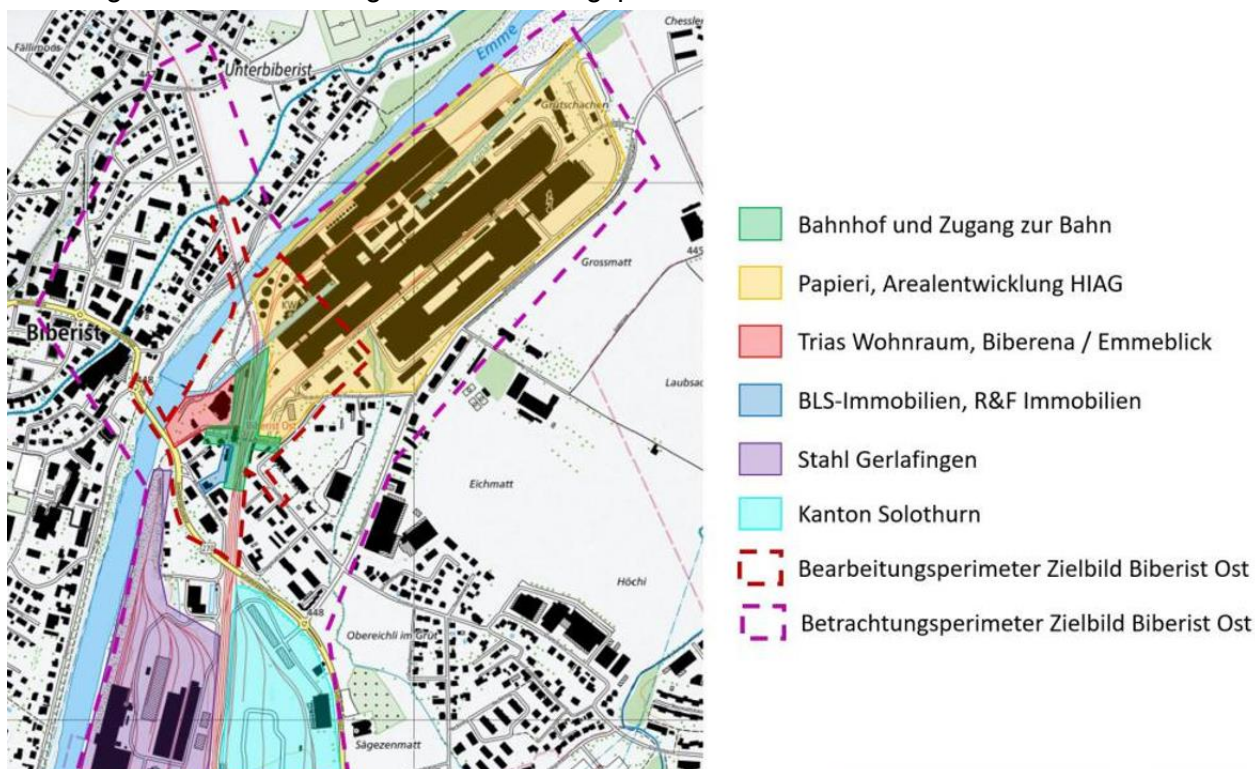
- 01 Bericht Zielbild Biberist Ost vom 04.08.2026
- 02 Visualisierung Zielbild Biberist Ost vom 30.06.2026
- 03 Absichtserklärung Zielbild Biberist Ost vom 04.08.2026

Ausgangslage

Der Bahnhof Biberist Ost liegt im Zentrum eines bedeutenden Entwicklungsgebiets, das sich in den kommenden Jahren zu einem attraktiven, gemischt genutzten Quartier mit hoher Dichte an Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen transformieren wird. Die zahlreichen, parallellaufenden Arealentwicklungen sowie bahninfrastrukturellen Vorhaben führen zu steigenden Anforderungen an den Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe, Ankunftsort und öffentlichen Raum.

Vor diesem Hintergrund wurde unter der Leitung der BLS ein Zielbildprozess mit allen Beteiligten initiiert, um eine gemeinsame, langfristige räumliche und funktionale Vision für den Bahnhof und sein Umfeld zu entwickeln (Beilagen 01 und 02). Ziel ist es, die unterschiedlichen Interessen von BLS, Gemeinde, Kanton und privaten Akteuren frühzeitig zu koordinieren, Zielkonflikte zu minimieren und Synergien optimal zu nutzen. Das Zielbild dient dabei als strategisches Planungsinstrument für die schrittweise Weiterentwicklung sowie für zukünftige Planungs- und Investitionsentscheide.

Nachfolgende Übersicht zeigt die Entwicklungsperimeter um den Bahnhof BLS:



Die Analyse des heutigen Zustands verdeutlicht, dass der Bahnhof grundsätzlich funktional ist, jedoch Verbesserungspotenziale bei der Aufenthaltsqualität, der räumlichen Gestaltung, der Orientierung, des Angebots sowie der Organisation der Verkehrsflüsse aufweist.

Aus Sicht der BLS ist ein zentraler Aspekt des Zielbilds die Sicherstellung der langfristigen Entwicklungsfähigkeit der Bahninfrastruktur. Dafür wurden Flächen für mögliche zukünftige Ausbauten (zweite Perronkante inkl. Zugang, Erschliessung, etc. und einen allfälligen Doppelspurausbau) vorsorglich freigehalten. Viele der im Zielbild abgebildeten Massnahmen sind heute noch mit Unsicherheiten behaftet und werden daher als strategische Optionen behandelt, um die zukünftige Flexibilität nicht einzuschränken.

Ein wesentlicher Entscheid für die Gestaltungsmöglichkeiten auf dem Bahnhofplatz betrifft den Umgang mit dem bestehenden Aufnahmegebäude. Dieses weist keine betriebliche Relevanz mehr auf und wird voraussichtlich ab 2031 abgebrochen. Aufgrund seiner städtebaulichen Schlüsselrolle sowie des vorhandenen Schutzinteresses wurde im Zielbild sowohl ein Szenario mit als auch ohne Abbruch entwickelt. Die endgültige Entscheidung über den Abbruch und den Abbruchzeitpunkt erfordert eine vertiefte Interessensabwägung.

In Bezug auf die Verkehrsorganisation zeigt der Zielbildprozess, dass eine vollständige Entflechtung der Verkehrsströme im Bahnhofsumfeld kaum realisierbar ist. Stattdessen wird eine koexistente Lösung mit verkehrsberuhigenden Massnahmen (z. B. Begegnungszone) favorisiert. Gleichzeitig ist die Integration der kantonalen Velovorrangroute sowie die Qualität der Personenunterführung von zentraler Bedeutung für die zukünftige Erschliessung.

Die Entwicklung des Bahnhofs wird in mehreren Zeithorizonten gedacht (2026, 2026+, 2031, 2035+, 2045+), um unterschiedliche Projektstände und Abhängigkeiten abzubilden. Kurz- bis mittelfristig stehen insbesondere die Koordination der laufenden Entwicklungsprojekte, die Klärung des Umgangs mit dem Aufnahmegebäude sowie erste qualitative Verbesserungen im Vordergrund. Langfristig liegt der Fokus auf der möglichen Erweiterung der Bahninfrastruktur und der vollständigen Integration in das neu entstehende Quartier.

Die Absichtserklärung gemäss Beilage 03 beschreibt das gemeinsame Ziel der vorgenannten Parteien, die Entwicklung des Bahnhofsareals *Biberist Ost* im gemeinsamen Sinn weiterzutreiben sowie die umliegenden Entwicklungen darauf abzustimmen. Entsprechend bekräftigen die Parteien auch die gegenseitige Information im Falle von neuen Entwicklungen, welche Einfluss auf das vorliegende Projekt haben können. Die Absichtserklärung beinhaltet, basierend auf dem gemeinsam erarbeiteten Zielbild, Projektelemente im Bearbeitungssperimeter sowie entsprechende Handlungsanweisungen für die jeweiligen Parteien. Die Finanzierung wird ebenfalls grob aufgegriffen, diese gilt es jedoch in einer späteren Phase der Projektierung detaillierter zu betrachten und festzulegen. Als Kostenübernahme für die Gemeinde Biberist sind folgende Punkte genannt:

- Optimierung der Beleuchtung im Quartier rund um den Bahnhof
- Pinselsanierung in der Unterführung
- Parkplätze und Veloabstellanlagen bei der neuen zweiten Perronkante
- Qualitative Aufwertung des Bahnhofvorplatzes (z.B. Bepflanzung/Begrünung, sickerfähiger Untergrund, etc.)
- Errichtung einer Begegnungszone entlang der Emmestrasse (Kostenteiler zu diskutieren zwischen Gemeinde und Kanton).

Die in der Absichtserklärung besprochenen Elemente im Planungssperimeter sind zum einen die Ortsplanungsrevision und zum anderen die Arealplanungen Dritter (Papieri Areal, Projekt Emmeblick, Arealplanung Prz. Nrn. 789 und 1778, Bahnhofsgebäude BLS, Verkehrsflüsse und Parkierung, zweite Perronkante Bahnhof BLS). Das Dokument weist auch auf die zeitlichen Abfolgen hin (aktueller Stand, 1. Etappe Horizont 2026+, 2. Etappe Horizont 2031, 3. Etappe Horizont 2035+, 4. Etappe Horizont 2045+).

Mit Unterzeichnung dieser Absichtserklärung sollen die Parteien ihren ernsthaften Willen bekräftigen, das Vorhaben im Sinne der vorgenannten Erwägungen weiterzutreiben, keine dieser Absichtserklärung widersprechenden Handlungen vorzunehmen und eine qualitative Lösung anzustreben. Die Parteien informieren sich gegenseitig im Falle von neuen Entwicklungen, welche einen Einfluss auf dieses Projekt haben könnten. Eine konsequente Weiterführung der Zusammenarbeit aller Beteiligten sowie eine regelmässige Überprüfung und Weiterentwicklung des Zielbilds ist zwingend erforderlich.

An der heutigen Sitzung werden der ausgearbeitete Schlussbericht "Zielbild Biberist Ost" und die Absichtserklärung dem Gemeinderat zur Kenntnis gebracht und zur Beschlussfassung vorgelegt.

Erwägungen

Folgende Themenbereiche wurden im Bericht unter anderem vertieft behandelt:

- Allgemeines
 - Eckdaten Bahnhof Biberist Ost
 - Kundenzufriedenheitsumfrage am Bahnhof Biberist Ost
- Projektziel
 - Ziel des Zielbilds
 - Anforderungen an den Bahnhof Biberist Ost
- Vorgehensweise / Methodik
 - Festlegung des Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeters
 - Zusammenstellung des Projektteams
 - Erhebung des Projektstands, der Bedürfnisse und der Anforderungen
 - Skizzieren von Zielbildern
 - Visualisierung
 - Periodische Überprüfung
- Besprochene Elemente im Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter
 - Ortsplanungsrevision (OPR) Gemeinde Biberist
 - Arealentwicklungen Dritter
 - HIAG
 - TRIAS Wohnraum AG (Biberena / Emmeblick)
 - R&F Immobilien AG
 - Stahl Gerlafingen
 - Bahnhofgebäude / Aufnahmegebäude (AG)
 - Verkehrsflüsse und Parkierung
 - Kantonale Velovorrangroute Solothurn – Biberist – Rechterswil
 - Personenunterführung (PU)
 - Motorisierter Verkehr
 - Entflechtung Verkehrsströme versus Begegnungszone
 - Buswendeschleife / Bushaltestelle auf dem Bahnhofplatz
 - Doppelspur und zweite Perronkante
 - Zugang zur Bahn
- Etappen / Zeithorizonte des Zielbilds
 - Bahnhof Biberist Ost 2026: Aktueller Zustand
 - Bahnhof Biberist Ost 2026+: Was geschieht bis 2031?
 - Bahnhof Biberist Ost 2031: Abbruch des Aufnahmegebäudes?
 - Bahnhof Biberist Ost 2035+: Die Arealentwicklungen rund um den Bahnhof
 - Bahnhof Biberist Ost 2045+: Erweiterung der Bahnanlage ist denkbar

Der Zielbildprozess hat gezeigt, dass eine frühzeitige, integrale Planung für alle Beteiligten von grossem Nutzen ist. Gleichzeitig wurde deutlich, dass aufgrund bereits weit fortgeschrittener Einzelprojekte gewisse Einschränkungen bestehen und nicht in allen Bereichen optimale gesamträumliche Lösungen erreicht werden können. Dennoch bietet das Zielbild eine tragfähige Grundlage, um den Bahnhof Biberist Ost schrittweise zu einem attraktiven Ort zu entwickeln. Es zeigt klare Handlungsfelder auf, sichert wichtige Optionen für die Zukunft und unterstützt eine koordinierte Umsetzung. Voraussetzung für den Erfolg ist eine konsequente Weiterführung der Zusammenarbeit aller Beteiligten sowie eine regelmässige Überprüfung und Weiterentwicklung des Zielbilds im Kontext der dynamischen Rahmenbedingungen.

An der Sitzung vom 25. August 2026 hat die Bau- und Werkkommission das Geschäft behandelt und in der Detailberatung Folgendes festgehalten:

Die BLS Netz AG erarbeitet für sämtliche Bahnhöfe ihres Streckennetzes Zielbilder, um unter anderem das jeweilige Entwicklungspotential zu definieren und langfristig zu sichern. Gegenstand des vorliegenden Falls ist die Entwicklung des Bahnhofs Biberist Ost. Die vorliegende Absichtserklärung wurde in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen und kommunalen Behörden sowie den privaten

Arealentwicklern HIAG Immobilien Schweiz AG, TRIAS Wohnraum AG und R&F Immobilien AG, welche eigene Projekte in unmittelbarer Nähe planen, erarbeitet.

Über die in der Vereinbarung festgehaltene Kostenübernahme wird kurz diskutiert. Es stellt sich insbesondere die Frage, ob die Pinselsanierung der Personenunterführung tatsächlich durch die Gemeinde zu erfolgen hat. Die Übernahme der Parkplätze und Veloabstellanlagen bei der neuen zweiten Perronkante werden ebenfalls in Frage gestellt, da sie in den Perimeter des HIAG-Areals hineinragen.

Grundsätzlich ist das Engagement der BLS Netz AG zu begrüßen. Die Kommission erachtet die Vorgehensweise als unterstützungswürdig. Ob eine erfolgreiche, gemeinsame Weiterentwicklung der Projekte realisiert werden kann, entzieht sich indessen dem Einflussbereich der Gemeinde. Die Kommission unterstreicht jedoch die Notwendigkeit, eine federführende Partei zu bestimmen. Diese soll die Umsetzung der in der Absichtserklärung definierten Prozesse überwachen und den kontinuierlichen Projektfortschritt sicherstellen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die BWK dem Gemeinderat, dass die Gemeinde dieses Monitoring übernimmt.

Die Bau- und Werkkommission nahm an ihrer Sitzung vom 25. August 2026 den Schlussbericht zum Studienauftrag "Gebietsentwicklung Biberist Ost" und die Absichtserklärung zur Kenntnis und empfiehlt dem Gemeinderat diesen Dokumenten zuzustimmen. Ebenfalls empfiehlt sie, dass die Gemeinde das Monitoring für die Überwachung der in der Absichtserklärung definierten Prozesse vor allem in Bezug auf die Kontrolle der Projektfortschritte übernehmen soll.

Beschlussentwurf

Der Gemeinderat beschliesst Folgendes:

1. Kenntnisnahme des Schlussberichtes zum Studienauftrag "Gebietsentwicklung Biberist Ost" und der Absichtserklärung.
2. Den Unterlagen wird – unter Vorbehalt allfälliger Ergänzungs- oder Änderungsvorschläge gemäss Detailberatung – zugestimmt.
3. Die Einwohnergemeinde Biberist hat das Monitoring für die Überwachung der in der Absichtserklärung definierten Prozesse und die Kontrolle der Projektfortschritte zu übernehmen.

Eintreten

Der Gemeinderat tritt stillschweigend auf das Geschäft ein.

Detailberatung

Nina Lauterburg: Die Bahnhöfe stehen vor vielfältigen Herausforderungen (begrenzter Raum, technische und sicherheitsrelevante Auflagen, Bedürfnisse der Gesellschaft, Erwartungen an Komfort und Funktionalität). Deshalb sollen die Bahnhöfe entwickelt und kontinuierlich verbessert werden, gemeinsam mit allen Beteiligten. Der Lead ist bei der BLS in Zusammenarbeit mit den umliegenden Investoren. Zielbilder schaffen eine klare Planungsgrundlage und ein gemeinsames Verständnis. Das Zielbild besteht aus dem Bericht, der Visualisierung sowie einer Absichtserklärung.

Als 1. Etappe ist der Zeithorizont 2026: Die Velovorrangroute soll realisiert werden. Eine Entflechtung der Verkehrsströme ist aufgrund der engen Platzverhältnisse schwierig. Es soll aber Begegnungsräume geben. Die Beleuchtung ist zu optimieren. Eine Bushaltestelle in der Nähe des Bahnhofs (an der Gerlafingenstrasse) wird geprüft, eine Schleife zum Bahnhof BLS ist aus Platzgründen nicht möglich.

In der 2. Etappe (Horizont 2031) wird geprüft, ob das Bahnhofgebäude, welches bahnbetrieblich nicht mehr relevant ist, rückgebaut werden soll oder wie das Gebäude anderweitig zu nutzen ist.

In der 3. Etappe (Horizont 2035+) ist eine schrittweise Realisierung der Umgebung denkbar. Durch die neue Priorisierung der Bahnprojekte vom Bund ist Biberist nach hinten gerückt. Die BLS ist lediglich Auftragnehmer und kein Besteller.

Im Bericht und in der Absichtserklärung sind die wichtigsten Massnahmen definiert.

- Gegenseitige Information und Koordination
- Vertiefte Analyse zum Bahnhofgebäude
- Prüfung zusätzliche Bushaltestelle

- Optimierung Beleuchtung rund um den Bahnhof
- Kreuzungsvertrag zur Personenunterführung (PU) unterzeichnen
- Zwischennutzung auf dem Bahnhofplatz
- und weitere Massnahmen

Die Finanzierung wurde im Rahmen des Zielbildprozesses nur am Rande diskutiert.

Die Pinselsanierung der PU ist in der Verantwortung der Gemeinde, da das Bauwerk der Gemeinde gehört und der Unterhalt bei ihr liegt.

Parkplatz und Veloabstellplätze können nicht über den Bahninfrastrukturfonds abgerechnet werden. Am 10.03.1996 wurde per Urnenabstimmung beschlossen, dass der Bund zukünftig keine Bahnhofparkplätze mehr mitfinanzieren darf. Die Veloständer sind in der Regel Bestandteil einer lokalen Infrastruktur des Langsamverkehrs und somit üblicherweise in der Verantwortung der Gemeinde. Die Gemeinde könnte in diesen Fällen die Kostenbeteiligung durch den Kanton prüfen.

Weiteres Vorgehen und Ausblick

Die Absichtserklärung sollte morgen verschickt werden, um die Unterschriften der sieben beteiligten Parteien einzuholen. Nach der Präsentation im Projekt Board Infrastruktur und im Lenkungsausschuss der BLS kann der Prozess vorübergehend abgeschlossen werden. Eine weitere Zusammenarbeit der Beteiligten sowie eine regelmässige Überprüfung und Weiterentwicklung des Zielbilds wird angestrebt. Eine periodische Überprüfung des Zielbilds durch die Gemeinde und dem Verantwortlichen Gemeindedialog, Tobias Vogel von der BLS, ist vorgesehen.

Erkenntnisse zum Zielbildprozess sind:

- frühzeitige integrale Planung ist von grossem Nutzen
- tragfähige Grundlage, um den Bahnhof Biberist Ost schrittweise zu einem attraktiven Ort zu entwickeln
- Bei grundlegenden Veränderungen könnte die Anordnung am Bahnhof allenfalls überdenkt werden

Stefan Hug-Portmann findet es schade, dass die zweite Perronkante nur bei einer Taktverdichtung realisiert werden soll und dass das Projekt zeitlich nach hinten verschoben wurde.

Andrea Weiss fragt sich, ob nicht mit einer grösseren Frequentierung zu rechnen ist, sobald das HIAG Areal bewohnt ist.

Nina Lauterburg informiert, dass der Bahnhof an Relevanz gewinnen wird. Der Kanton hat grosses Interesse den Viertelstundentakt einzuführen. Für den Bund ist die Strecke aber zu kurz, respektive die Kosten zu hoch. Solange der Kanton keine Bestellung des Viertelstundentakts macht, sind der BLS die Hände gebunden.

Eric Send begrüsst es, dass zu einem früheren Zeitpunkt bereits eine gemeinsame Absichtserklärung unterschrieben werden soll. Auf dem HIAG-Areal wird es zusätzliche Einwohnende geben, das heisst auch mehr SuS, welche die Emmebrücke zu überqueren haben. Er will wissen, ob eine Busstation beim Bahnhof nicht möglich wäre.

Nina Lauterburg erklärt, dass dies geprüft wurde. Eine zusätzliche Schlaufe zum Bahnhof verlängert die Fahrzeit. Eine Busstation macht nur bei einer 2. Perronkante Sinn. Ebenfalls sind für eine Busschleife die Platzverhältnisse nicht vorhanden. Die Busstation macht somit im Moment keinen Sinn, weshalb sie an der Solothurnstrasse bei der Emmebrücke geplant ist.

Andrea Weiss geht davon aus, dass der Emmeblick ein Parkhaus benötigen wird. Sie will wissen, ob eine gemeinsame Nutzung mit der BLS geprüft wurde. Gemäss Bericht ist eine komplette Entflechtung des Langsamverkehrs vorgesehen. Die Gemeinde muss sich einfach im Klaren sein, wie der Platz zu gestalten ist.

Nina Lauterburg: Der Emmeblick und die BLS arbeiten bereits heute schon zusammen und die Parkplätze werden gemeinsam genutzt. Optimal wäre, wenn die Parkplätze konzentriert bei der

Einfahrt zum Areal realisiert werden können, damit der restliche Platz autofrei gehalten werden könnte. Dies ist aber nicht möglich, da der Emmeblick eine grössere Fläche an Parkplätzen benötigt, welche die BLS nicht bieten kann.

Hans Yamamori will wissen, wer Ansprechpartner ist und wer das Zielbild koordiniert. **Stefan Hug-Portmann** erklärt, dass dies die Abteilung Bau und Planung zusammen mit Tobias Vogel, Verantwortlicher Gemeindedialog von der BLS ist.

Beschluss (11 ja Stimmen)

Der Gemeinderat beschliesst Folgendes:

1. Kenntnisnahme des Schlussberichtes zum Studienauftrag "Gebietsentwicklung Biberist Ost" und der Absichtserklärung.
2. Den Unterlagen wird – unter Vorbehalt allfälliger Ergänzungs- oder Änderungsvorschläge gemäss Detailberatung – zugestimmt.
3. Die Einwohnergemeinde Biberist hat das Monitoring für die Überwachung der in der Absichtserklärung definierten Prozesse und die Kontrolle der Projektfortschritte zu übernehmen.

RN 6.0.4 / LN 4218

2026-121 Öffentlicher Verkehr: ÖV-Nachtangebot, Einladung zur Mitwirkung - Beschluss

Bericht und Antrag der Bau- und Werkkommission

Unterlagen

- 01 Schlussbericht zum ÖV-Nachtangebot am Jurasüdfuss vom 10.08.2026

Ausgangslage

Das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) plant eine Neukonzeptionierung zum ÖV-Nachtnetz am Jurasüdfuss. Grund für diese Planung ist, dass das Moonliner-Angebot in der Region Solothurn mit den aktuellen Abfahrten in Solothurn um 01:18 Uhr und 02:48 Uhr nicht kompatibel mit zukünftigen Bahnangeboten ist. Dort herrscht im Grundsatz ein Stundentakt.

Inzwischen liegt der Schlussbericht zum ÖV-Nachtangebot am Jurasüdfuss des Planungsbüros INF-RAS AG vor (Beilage 01). In der Begleitgruppe vertreten waren die Transportunternehmen AREMO und SBB, die Nachtliniengesellschaft (Moonliner), die repla espaceSOLOTHURN, die RVK Biel-Seeland-Berner Jura sowie die ÖV-Fachstellen der Kantone Bern und Solothurn. Zu den Resultaten kann bis am 30. Oktober 2026 Stellung genommen und die Vernehmlassung beim AVT eingereicht werden.

Erwägungen

Das ÖV-Nachtangebot ist im Kanton Solothurn unterschiedlich ausgebaut. In den Bezirken Dorneck und Thierstein existieren in der Regel vier Kurse pro Nacht, in den Bezirken Olten, Gösgen, Gäu, Thal sind es drei bis vier Kurse. Lediglich zwei Kurse pro Nacht verkehren im oberen Kantonsteil (Bezirke Lebern, Solothurn, Wasseramt). Im Bucheggberg existiert nur ein Kurs.

Die Nachfrage auf den Moonliner-Linien ist 2022 (Abschaffung spezieller Nachttarif) sprunghaft angestiegen. Dies gilt auch für das Teilnetz in der Region Solothurn.

Das Nachtbuskonzept in der Region Solothurn – Grenchen ist eher kompliziert, es sind zum Teil grosse Umwegfahrten nötig.

Handlungsbedarf:

- Seitens SBB existieren Überlegungen, im Fernverkehr auf der Schiene die Nachtnetze Deutschschweiz und Westschweiz via Biel/Bienne zu verbinden, mit der Einbindung in den Bahnknoten Olten.

- Der Kanton Bern plant auf Dezember 2030 die Einführung einer Nacht-S-Bahn Bern – Solothurn anstelle des Moonliner-Busses zwischen Bern und Solothurn.
- Sowohl die Planungen auf der SBB-West-Ost-Achse als auch auf der RBS-Strecke Bern – Solothurn gehen von einem stündlichen Angebot aus (Nächte Fr/Sa und Sa/So, ca. 01 – 03 Uhr).

Massnahmen:

- Anpassungen des S-Bahn-Angebots am späten Abend und insbesondere der Ausbau des Nacht-RE Olten – Oensingen – Solothurn – Grenchen Süd – Biel/Bienne. Zusätzliche Abfahrten in Olten und Angebot auch in der Gegenrichtung.
- Die Buslinien werden in einem Stundenraster geplant → stündliche Abfahrten am Bahnhof Solothurn zur Minute xx:08 Uhr, alle Abfahrten mit attraktiven Anschlüssen aus Bern sowie aus Olten und damit auch aus Zürich / Basel / Luzern.
- Das Wasseramt wird von zwei unabhängigen Linien bedient. Aktuell ist dies mit M53 nur eine Linie mit langen Umwegfahrten.
- Anstatt bisher zwei Abfahrten ab Bahnhof Solothurn (01:18 Uhr und 02:48) sollen es neu drei Abfahrten sein (01:08, 02:08 und 03:08 Uhr). Ausnahmen sind:
 - o M55 Solothurn – Balm b.G.: Es sind vorderhand weiterhin zwei Abfahrten. Ein Ausbau ist nur möglich, falls die Nachfrage zunimmt.
 - o M54 Bucheggberg: Es ist vorderhand weiterhin eine Abfahrt in Solothurn. Bei Konzeptumsetzung im Dezember 2028 wäre die Abfahrtszeit jedoch 02:08 Uhr anstatt 02:48 Uhr. Ab Umsetzungsschritt im Dezember 2030 sind die Abfahrten ab Lohn-Lüterkofen anstatt Solothurn, 1x mit Anschluss der Nacht-S-Bahn aus Solothurn und 1x mit Anschluss der Nacht S-Bahn aus Bern.
 - o Lüsslingen-Nennigkofen, Leuzigen und Arch: Vorerst eine zusätzliche Abfahrt der Linie 8 um 01:08 Uhr, weitere Entwicklung des Nachtangebots sind abhängig von der Planung und den Entscheiden im Kanton Bern (Region Biel-Seeland-Berner Jura).
- Der Zubringer vom Veranstaltungsort Kofmehl zum Bahnhof Solothurn via Amthausplatz mit Anschlüssen an alle Linien bleibt gewährleistet (neu drei anstatt zwei Fahrten).

Kosten:

Kostenfolge für die Gemeinden: Die Gemeinden im Kanton Solothurn beteiligen sich mit 37% an den Kosten des Kantons am öffentlichen Verkehr (jährlicher Gemeindebeitrag ÖV).

Bei einem Grossteil der Gemeinden dürfte sich die Erhöhung von zwei auf drei Nachtbusfahrten auswirken – pro angerechnete Haltestelle hat dies einen um rund 280 Franken pro Jahr höheren Gemeindebeitrag zur Folge. Eine zusätzliche Erhöhung kann sich ergeben, falls eine Linie heute nur in einer Richtung verkehrt, zukünftig aber auch in der Gegenrichtung ein Angebot geplant ist.

Die Kostenfolge für den Kanton Solothurn beträgt:

- Für das ausgebaute Busangebot: Rund + 250'000 CHF pro Jahr, nach Abzug der Bundes- und Gemeindeanteile rund + 90'000 CHF pro Jahr.
- Für die Umstellung M11 Bern – Solothurn auf Bahn und Ausbau des Angebots: + 60'000 CHF, nach Abzug der Bundes- und Gemeindeanteile rund + 20'000 CHF pro Jahr.
- Für die Anpassung des S-Bahnangebots der SBB am Jurasüdfuss: Dieser Betrag ist noch offen.

Umsetzung:

Mögliche Umsetzungstermine richten sich nach den politischen Vorgaben zur Finanzierung (durch den Kantonsrat zu verabschiedende Globalbudgets) und die Entwicklung des Fernverkehrsangebots der SBB auf der Jurasüdfusslinie.

Zwei mögliche Umsetzungstermine stehen im Vordergrund:

- Dezember 2028 (Globalbudgetperiode 2029-2030): Umsetzung des Konzepts, vorerst ohne Umstellung des Busangebots M11 Bern – Solothurn auf Bahn. Die Fahrplanzeiten der Linie M11 würden gegenüber heute um rund 30 Minuten geändert, damit in Solothurn gute Anschlüsse gewährleistet sind.
- Dezember 2030 (Globalbudgetperiode 2031-2032): Umsetzung des gesamten Konzepts inkl. Umstellung des Busangebots M11 Bern – Solothurn auf Bahn.

Diese Angaben gelten unter dem Vorbehalt der vom Kantonsrat beschlossenen Plafonierung der ÖV-Ausgaben. Die Optimierung des ÖV-Nachtangebots am Jurasüdfuss hält die Vorgaben der Plafonierung nicht ein. Diese besagen Folgendes:

«Änderungen beim ÖV-Angebot dürfen nicht zu einer Erhöhung der Ausgaben führen. Ausbauten beim Angebot können nur realisiert werden, wenn anderswo Einsparungen getätigt werden».

Schlussbemerkung:

Die Planung zum Busangebot in der Region Solothurn (Tagesangebot) ist am Laufen. Die Mitwirkung dazu dürfte im Januar 2027 gestartet werden.

An der Sitzung vom 25. August 2026 hat die Bau- und Werkkommission das Geschäft behandelt und in der Detailberatung Folgendes festgehalten:

Die Kommissionsmitglieder haben den Schlussbericht zum ÖV-Nachtangebot digital zur Kenntnis genommen. Die Frage nach den Mehrkosten für Biberist kann wie folgt beantwortet werden: Die Kostenfolge beträgt kantonsweit rund CHF 110'000 pro Jahr. In dieser Summe sind die Kosten für die Anpassung des S-Bahnangebots der SBB am Jurasüdfuss noch nicht eingerechnet. Für die Gemeinde Biberist ergibt sich eine Kostenbeteiligung von geschätzt rund einem Franken pro Einwohner respektive Einwohnerin.

Die BWK beschliesst dem Gemeinderat die vorbehaltlose Zustimmung des Schlussberichtes zum ÖV-Nachtangebot am Jurasüdfuss zu empfehlen.

Beschlussentwurf

Der Gemeinderat nimmt den Schlussbericht zum ÖV-Nachtangebot am Jurasüdfuss zur Kenntnis und stimmt diesem vorbehaltlos zu.

Eintreten

Der Gemeinderat tritt stillschweigend auf das Geschäft ein.

Detailberatung

Kein Wortbegehren.

Beschluss (11 ja Stimmen)

Der Gemeinderat nimmt den Schlussbericht zum ÖV-Nachtangebot am Jurasüdfuss zur Kenntnis und stimmt diesem vorbehaltlos zu.

RN 6.0.2 / LN 4429

2026-122 Gesamtverkehrsprojekt Solothurn West, Optimierung Lackenhof A5 - Beschluss
--

Bericht und Antrag der Bau- und Werkkommission

Unterlagen

- 01 Präsentation Informationsgruppensitzung vom 22.06.2026
- 02 Protokoll zur Informationsgruppensitzung vom 22.06.2026
- 03 Projektbeschrieb 2026
- 04 Situation 1:500 vom 11.05.2026
- 05 Längenprofile 1:500/100 vom 11.05.2026
- 06 Normalprofile 1:50 vom 11.05.2026

Ausgangslage

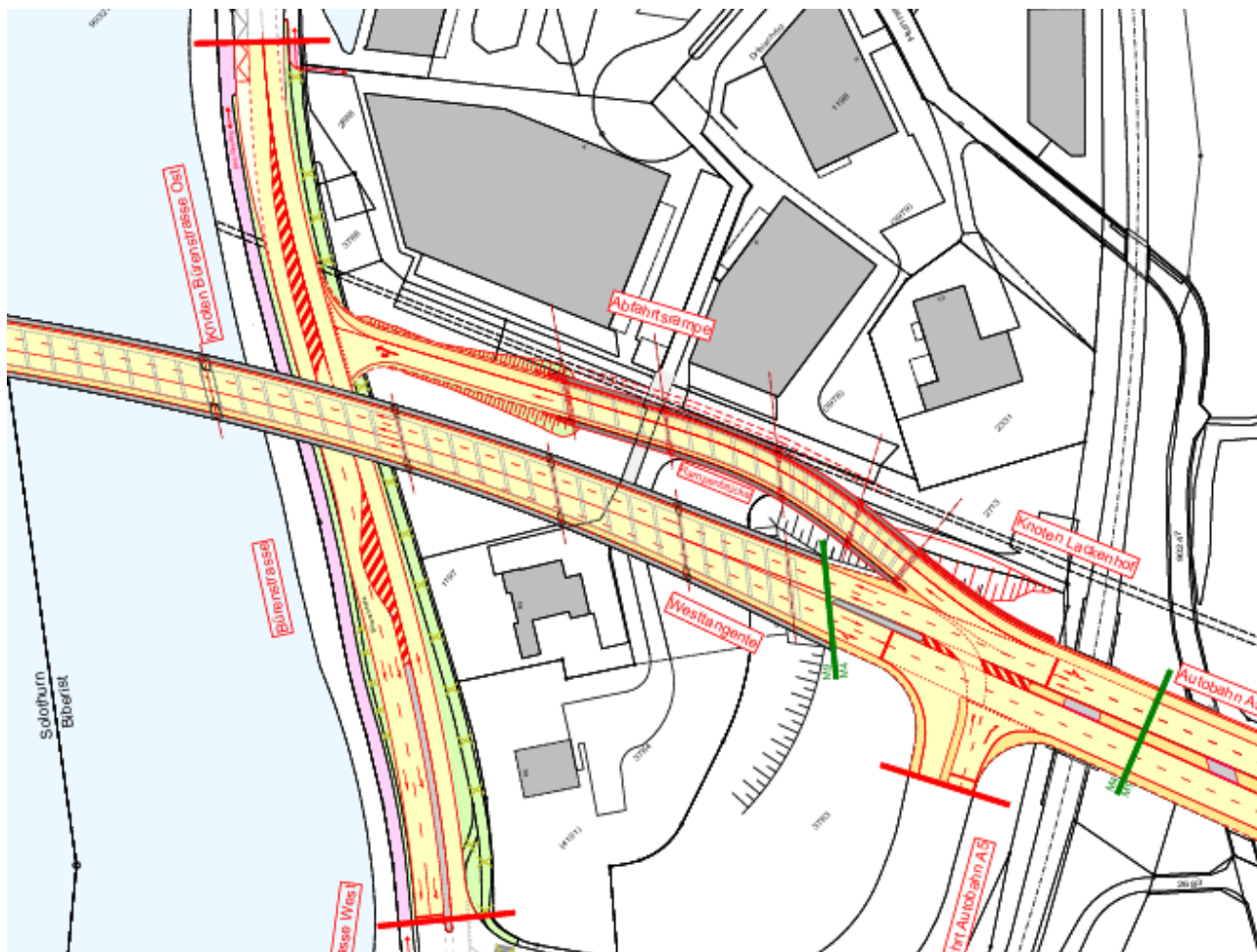
Das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) lädt die Bevölkerung ein, am Mitwirkungsverfahren des Projektes "Knoten Lackenhof und Weststadtbrücke" teilzunehmen. Die Auflagezeit dauert bis Freitag, 18. September 2026. Der Einwohnergemeinde Biberist wurde eine Fristerstreckung von 12 Tagen gewährt.

Beim Projekt zur Optimierung des Knotens *Lackenhof Solothurn* geht es um die Neukonzeption des Verkehrsknotenpunkts im Bereich der Westtangente. Die zentrale Massnahme ist der Bau einer

neuen Rampe *Bürenstrasse*. Dadurch wird der Verkehr in Richtung Autobahn verflüssigt. Gleichzeitig entlastet dies den Knoten beim Jumbo und die A5 in Richtung Grenchen. Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Rückstaus zu verringern, die zu Spitzenzeiten auf der Autobahn A5 entstehen. Die geplanten Massnahmen "Neue Rampe/Bypasslösung" sehen eine direkte Verbindung (bzw. zweite Rampe) vor, damit Fahrzeuge von der Autobahn oder Westtangente direkt und ohne Kreuzung anderer Spuren abbiegen können (z. B. Richtung Bürenstrasse). Durch die Entlastung der Westtangente soll der Verkehr flüssiger an den Knotenpunkten vorbeigeführt werden, um den Sanierungs- und Kapazitätsdruck punktuell zu lösen.

Das Vorhaben ist als Massnahme im regionalen Agglomerationsprogramm Solothurn (5. Generation) verankert, um die Abstimmung von Verkehr und Siedlungsraum in der Region Solothurn/Waseraamt voranzutreiben. Das Projekt hat der Kanton in die A-Liste (erste Priorität) aufgenommen, um Bundesfördergelder (30 % bis 50 % Mitfinanzierung) zu sichern. Das Programm wurde nach den Vernehmlassungsrunden im Jahr 2025 konsolidiert.

P. Stebler, Abteilungsleiter Verkehrsplanung AVT, informierte anlässlich der Sitzung vom 22. Juni 2026 über den Fortschritt im Projekt seit der letzten Besprechung im Januar 2025 (Beilagen 01 und 02). Im Rahmen der Weiterbearbeitung der Rampe zwischen Bürenstrasse und Westtangente wurde eine alternative Variante ausgearbeitet – diese sieht statt der ursprünglich vorgesehenen Auf- und Abfahrtsrampe nur noch eine Abfahrtsrampe vor. Vorteil dieser Anordnung ist, dass die Abfahrtsrampe so ohne Landerwerb von Dritten ausgeführt werden kann und die Kosten (Bruttokosten inkl. Beteiligungen Bund) von CHF 28 Mio. auf ca. CHF 12 Mio. (+/- 20 %) gesenkt werden konnten. Die Einrichtung der dritten Fahrspur auf der Aarebrücke kostet ca. CHF 1.5 Mio. (ebenfalls +/- 20 %).





Der detaillierte Projektbeschrieb und die Projektpläne (Situation, Längenprofile, Normalprofile) können den Beilagen 03 bis 06 entnommen werden. Eine Verkehrssimulation hat gezeigt, dass auch die neue Variante den prognostizierten Verkehr aufnehmen kann. Es ergibt sich kein Rückstau auf die Autobahn A5 und der vom Knoten Obach abfliessende Verkehr kann aufgenommen werden. Ein über diese Variante hinausgehender Ausbau des Knotens Lackenhof würde die Kapazität des Gesamtsystems nicht mehr steigern. Massgebend werden der Knoten "Obach" sowie die einspurige Verkehrsführung auf der Aarebrücke Richtung Autobahn A5. Wegen der geringeren Kosten und der kleineren Realisierungsrisiken soll die Variante mit Verzicht auf eine Auffahrtsrampe umgesetzt werden.

R. Schibler, Amtsleiter AVT, weist darauf hin, dass das Projekt die Vorgaben und Ziele des Bundes zur Bündelung des Verkehrs auf gut ausgebauten Achsen klar unterstützt und so Ausweichverkehr in sensible Gebiete vermieden wird.

An der Sitzung vom 22. Juni 2026 wurde angeregt eine zusätzliche Rechtsabbiegespur von der Aarebrücke Richtung Bürenstrasse zu prüfen. Diese könnte ohne Lichtsignalanlage betrieben werden. Das AVT wird eine solche Rechtsabbiegespur prüfen.

Erwägungen

Das Projekt ist politisch teilweise umstritten. Im Solothurner Gemeinderat stiess der geplante Ausbau des Knotens Lackenhof auf deutliche Kritik. Es wurde bemängelt, dass das Projekt reiner Strassenausbau einer „Verkehrspolitik direkt aus den 1980er-Jahren“ sei, die primär den Autoverkehr fördere, anstatt den Modalsplit konsequent Richtung ÖV und Velo zu verschieben.

Die hohen Kosten des ursprünglichen Projekts wurden ebenfalls im Gemeinderat von Biberist im Rahmen einer früher geführten Diskussion sehr kritisch betrachtet. Die Kostensenkung der ausgearbeiteten Variante ist deshalb positiv. Gleichwohl setzt der Ausbau der Strasseninfrastruktur die falschen Signale (mehr Strassen = mehr Verkehr). Es sollten mehr Akzente auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr gelegt werden. Zudem zeigen die vorgelegten Unterlagen nicht auf, welche direkte und indirekte verkehrstechnische Auswirkungen der Ausbau *Lackenhof* auf die Gemeinde Biberist hat.

Befürworter argumentieren, dass das Projekt helfe, die gefährliche Situation auf der Autobahn A5 (Rückstau) zu entschärfen und trage dazu bei, Ausweichverkehr durch die Gemeinden zu verhindern. Ein solches Ausbauvorhaben mache einen sehr kleinen Teil des jährlichen Budgets für den Strassenbau aus. Die Anteile für die Sanierung bestehender Achsen seien viel höher. Die Kosten für den Neubau von Infrastrukturen für den Veloverkehr nehmen zudem immer stärker zu. Die Wirtschaft rund um Solothurn sei auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen, um für Arbeitnehmende attraktiv zu bleiben. Die Westtangente könne mit den geplanten Ausbaumassnahmen bis zum Horizont 2050 stabil und sicher betrieben werden.

An der Sitzung vom 25. August 2026 hat die Bau- und Werkkommission das Geschäft behandelt und in der Detailberatung Folgendes festgehalten:

Auf Druck des Bundesamtes für Strassen ASTRA wurde eine zweite kostengünstigere Variante erarbeitet, um dem Rückstau und den vermehrten Unfällen im Bereich der Autobahnanschlüsse der A5 entgegenzuwirken. Das erste Projekt wurde von der Stadt Solothurn und der Gemeinde Biberist kritisch aufgenommen. Der Gemeinderat von Biberist hat dahingehend argumentiert, dass ein gut ausgebautes Strassennetz den Verkehr anzieht und befürchtet, dass der Ausbau Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der Solothurnstrasse mit sich zieht.

Über das Projekt wird eingehend diskutiert. Als Schlussfolgerung kristallisiert sich heraus, dass die Vorteile der angedachten Massnahmen grösser gewichtet werden sollten als der allfällige Mehrverkehr auf der Solothurnstrasse. Die Bau- und Werkkommission verabschiedet folgende Mitwirkungseingaben zuhanden des Gemeinderats:

1. Verkehrstechnische Auswirkungen auf der Solothurnstrasse in Biberist

Im vorliegenden Projekt fehlt weiterhin eine Stellungnahme des Kantons zu dieser Thematik. Im Zuge des Mitwirkungsverfahrens ist daher die Frage nach den verkehrstechnischen Auswirkungen auf die Solothurnstrasse durch die zuständige kantonale Behörde zu klären und zu beantworten.

2. Kosten für die Gemeinde Biberist

Den Mitwirkungsunterlagen kann nicht entnommen werden, dass der Gemeinde für die Umsetzung der Massnahmen keine Kosten entstehen. Es wird daher um eine entsprechende Bestätigung durch den Kanton gebeten.

3. Aareseitiger Geh- und Radweg

Im Zuge der verkehrstechnischen Massnahmen wird der südliche Geh- und Radweg zurückgebaut. Es wird vorgeschlagen, die Fahrbahn um 2.00 Meter nach Süden zu verlegen, um den bestehenden, aareseitigen Geh- und Radstreifen zu optimieren respektive breiter zu gestalten. Der dadurch gewonnene Raum lässt sich als Grünfläche aufwerten und mit Niederhecken – beispielsweise Liguster oder Geissblatt – bepflanzen.

Beschlussentwurf

1. Der Gemeinderat nimmt die Unterlagen zum Ausbauprojekt *Lackenhof* zur Kenntnis und bezieht dazu Stellung im Rahmen der Vernehmlassung.
2. Auf Empfehlung der Bau- und Werkkommission ist im Rahmen der laufenden Vernehmlassung wie folgt Stellung zu nehmen:
 - a) Verkehrstechnische Auswirkungen auf der Solothurnstrasse in Biberist:
Im vorliegenden Projekt fehlt weiterhin eine Stellungnahme des Kantons zu dieser Thematik. Im Zuge des Mitwirkungsverfahrens ist daher die Frage nach den verkehrstechnischen Auswirkungen auf die Solothurnstrasse durch die zuständige kantonale Behörde zu klären und zu beantworten.
 - b) Kosten für die Gemeinde Biberist:
Den Mitwirkungsunterlagen kann nicht entnommen werden, dass der Gemeinde für die Umsetzung der Massnahmen keine Kosten entstehen. Es wird daher um eine entsprechende Bestätigung durch den Kanton gebeten.
 - c) Aareseitiger Geh- und Radweg:
Im Zuge der verkehrstechnischen Massnahmen wird der südliche Geh- und Radweg zurückgebaut. Es wird vorgeschlagen, die Fahrbahn um 2.00 Meter nach Süden zu verlegen, um den bestehenden, aareseitigen Geh- und Radstreifen zu optimieren respektive breiter zu gestalten. Der dadurch gewonnene Raum lässt sich als Grünfläche aufwerten und mit Niederhecken – beispielsweise Liguster oder Geissblatt – bepflanzen.

Eintreten

Der Gemeinderat tritt stillschweigend auf das Geschäft ein.

Detailberatung

Stefan Hug-Portmann informiert, dass dieses Geschäft nicht zum ersten Mal im Gemeinderat traktandiert wird. Damals hat das Projekt noch anders ausgesehen. Die Optimierung Lackenhof sieht vor, dass nur noch einseitig abgefahren werden kann. Ziel ist es, dass der Knoten Lackenhof

entlastet und der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Auch soll die Sicherheit für die Automobilisten, welche von der A5 her kommen, verbessert werden. Er persönlich ist dem Projekt gegenüber sehr skeptisch.

Uriel Kramer erklärt, dass aus Sicht der BWK die Rampe notwendig ist, weil der Rückstau auf die A5 oftmals bis in den Birchitunnel reicht und dies zu Konflikten führen kann. Die BWK hat dem Projekt zugestimmt.

Peter Burki kann dem Projekt zustimmen. Er betont jedoch, dass Biberist keine Vorteile von dieser Rampe hat, weshalb für Biberist keine Kosten entstehen dürfen. Biberist braucht die Garantie, dass keine Kosten für die Gemeinde entstehen.

Stefan Hug-Portmann weist darauf hin, dass die Garantie gegeben werden kann. Das Projekt ist Teil des Aggloprogramms 5 mit entsprechender Bundesbeteiligung, die restlichen Kosten gehen zu Lasten des Kantons. Nebst den Kosten stört ihn, dass keine Untersuchungen gemacht wurden, ob das Projekt Auswirkungen auf Biberist haben könnte. Er ist sich nicht sicher, ob es auf Biberist keine Auswirkungen hat oder ob es sogar Mehrverkehr geben wird. Dies weiss man nicht, weil es nicht untersucht wurde.

Andrea Weiss: Es nützt nichts, wenn es Biberist nichts kostet, aber der ganze Mehrverkehr durch Biberist fährt. Es gibt zahlreiche Studien, die zeigen, dass mit Strassenausbauten sich der Verkehr kurzfristig reduziert, aber langfristig wird Mehrverkehr generiert. Sie ist überzeugt, dass es Auswirkungen auf Biberist haben wird. Biberist hat bereits heute ein grosses Problem mit dem Verkehr, dem Lärm und den Emissionen. Es ist ein Irrglaube, dass mit einem Strassenausbau der Verkehr verflüssigt werden kann. Es wird wieder vermehrt Personen geben, welche wieder aufs Auto umsteigen. Unter diesen Vorzeichen kann dem Projekt nicht zugestimmt werden. Sie wünscht zuerst eine Abklärung für Biberist. Beim Vorliegen der Resultate kann wieder darüber gesprochen werden. Unter den jetzigen Umständen sollte Biberist keine Aussage machen.

Raffael Kurt stellt die Studie nicht in Frage. In diesem Projekt sieht er kein Ausbau, sondern eine Sicherheitsmassnahme. Es gibt immer wieder extrem gefährliche Situationen bei Rückstaus. Er hat die Hoffnung, dass das Projekt nicht zu Mehrverkehr führt, dafür der Verkehrsfluss gestärkt werden kann, weil die Autos damit rascher von der Umfahrung wegkommen und sich der Verkehr nicht vor der Ampel stauen. Es ist nicht ein Ausbau im Sinn von mehr Volumen, sondern der Rückstau soll verringert werden. Stau wird es nach wie vor geben, die Sicherheit kann damit aber erhöht werden. Solche Projekte sind wichtig und richtig und machen Sinn.

Andrea Weiss: Kurzfristig wird es so sein, dass sich der Verkehr verflüssigt. In 10 Jahren steht man aber wieder am selben Punkt wie heute, dies bringt einfach nichts. Die Millionen sollen besser in den ÖV investiert werden, erst dann werden die Strassen sicherer.

Peter Burki: In 10 Jahren wird die Bevölkerung durch die Zuwanderung auch zugenommen haben und es gibt mehr Autos. Vielleicht steigen auch mehr Personen auf den ÖV um, wenn die Benzinspreise weiter ansteigen.

Eric Send stellt fest, dass er von der A5 herkommend gegen die Bürenstrasse noch selten einen Stau erlebt hat. Der Hauptverkehr geht Richtung Norden über die Brücke. Er kann sich nicht vorstellen, wieviel die Rampe entlasten soll. Mit der Rampe bleibt man nach wie vor auf der gleichen Aareseite. Es gibt gefährliche Situationen, es besteht aber auch die Möglichkeit das Tempo auf 80 km/h zu reduzieren. Der Gemeinderat ist unseriös, wenn dem Projekt zugestimmt wird, ohne dass die Auswirkungen auf Biberist abgeklärt worden sind.

Für **Marc Rubattel** ist es eine Verschiebung des Verkehrs. Andererseits ist die Sicherheit auf der Autobahn ebenfalls sehr wichtig. Die Lösung könnte auch auf der Autobahn gesucht werden, anstelle der teuren Rampe. Für ihn ist es ein Aufschieben des Problems Richtung Stadt. Das Problem wird nicht gelöst, weshalb es eine zu teure Lösung ist.

Stefan Hug-Portmann kann der Aussage zustimmen, dass wenige Autofahrer von der Autobahn her Richtung Bürenstrasse links abbiegen. Andererseits wird es aber nach wie vor Autofahrer haben, welche von der Bürenstrasse auf die Umfahrung fahren. Somit wird die Lichtsignalanlage nach wie vor im Einsatz stehen. Es ist nur eine halbe Lösung. Die Lichtsignalanlage wird nach wie vor im Einsatz sein, weshalb es trotzdem auch künftig weiterhin Stau geben wird. Weiter kritisiert er, dass es jeweils morgens und abends während rund 1.5 Std. Stau gibt. Er fragt sich welcher Unternehmer seine Kapazitäten auf die Spitze ausrichtet. Die ist nicht sehr wirtschaftlich. Deshalb ist er der Meinung, dass es sich nicht lohnt, für diese zweimal 1.5 Stunden pro Tag ein solches Projekt zu realisieren. Das Projekt ist aus den 1980er Jahren. Damals war man der Meinung Engpässe zu beseitigen, indem man ausbaut. Damit verlagert sich der Verkehr einfach an einen anderen Ort.

Hans Yamamori geht davon aus, dass Solothurn von der Westumfahrung massiv profitieren konnte. Die Stadt wäre eine andere, ohne die Westumfahrung. Er ist überzeugt, dass das Projekt den Stau bei Feierabend nicht löst, aber es gibt eine gewisse Entlastung. Auch für die Blaulichtorganisationen ist der Stau jeweils herausfordernd, weshalb die zusätzliche Abfahrt gerade für die Ambulanz sicher auch hilfreich wäre. Das Projekt löst das Problem der Westumfahrung und des Staus nicht, aber das Projekt wirkt entlastend.

Marc Rubattel findet es aber eine teure Lösung, für dafür dass Problem nicht gelöst werden kann. Er schickt das Projekt zurück zum Absender.

Hans Yamamori hält fest, dass der Ausgangspunkt falsch ist. Die Westumfahrung wurde nicht gebaut, dass es keinen Stau mehr gibt, sondern um die Stadt Solothurn zu entlasten.

Stefan Hug-Portmann sieht die Risiken von der Autobahn her. Er kann sich aber auch vorstellen, dass mit Massnahmen auf der Autobahn, z. B. mit zwei Spuren Richtung Westumfahrung, die Situation entschärft werden kann. Künftig sind über die Brücke drei Spuren vorgesehen, eine Richtung Autobahn und zwei Richtung Stadt. Bei drei vollen Spuren hat er mehr Bedenken, dass die Ambulanz nicht mehr durchkommt als heute bei nur zwei Spuren.

Eric Send weist darauf hin, dass die Blaulichtorganisationen sich ihre eigenen Routen suchen und höchst selten über die Westumfahrung fahren.

Uriel Kramer erklärt zum Beschlussesentwurf 2c. mit der neuen Rampe soll der Radweg südseitig der Bürenstrasse aufgehoben und auf die Nordseite der Bürenstrasse verlegt werden. Wird der Radweg aufgehoben, soll der Strassenverlauf nach Süden verlegt werden, damit der Aareweg besser und attraktiver wird.

Eric Send stellt den Antrag, dass der GR Biberist das Gesamtprojekt Solothurn West Lackenhof ablehnt. (5 ja zu 6 nein Stimmen)
--

Der Antrag ist abgelehnt.

Priska Gnägi stellt den Antrag im Beschlussesentwurf 2 c die Pflanzennennung von Liguster oder Geissblatt zu streichen. In 10 Jahren gibt es evtl. wieder andere Pflanzen. (10 ja zu 1 nein Stimme)

Beschluss

1. Der Gemeinderat stimmt dem Projekt Ausbauprojekt *Lackenhof* im Rahmen der Vernehmlassung grundsätzlich zu (6 Ja zu 5 Nein Stimmen).
2. Er beschliesst folgende Ergänzungen und Anpassungen:
 - a) Im Zuge des Mitwirkungsverfahrens ist die Frage nach den verkehrstechnischen Auswirkungen auf die Solothurnstrasse durch die zuständige kantonale Behörde zu klären und zu beantworten. (einstimmig)
 - b) Es wird eine Bestätigung des Kantons verlangt, dass der Gemeinde keine Kosten entstehen. (einstimmig)
 - c) Die Im Zuge der verkehrstechnischen Massnahmen wird der südliche Geh- und Radweg zurückgebaut. Es wird vorgeschlagen, die Fahrbahn um 2.00 Meter nach Süden zu verlegen, um den bestehenden, aarseitigen Geh- und Radstreifen zu optimieren respektive breiter zu gestalten. Der dadurch gewonnene Raum lässt sich als Grünfläche aufwerten und mit Niederhecken bepflanzen. (10 Ja zu 1 Nein Stimme)

RN 6.0.3 / LN 4034

2026-123 Wahl Leiterin Soziale Dienste - Wahlen

(Behandlung unter Ausschluss der Öffentlichkeit)

RN 9.2.2 / LN 4443

2026-124 Verschiedenes, Mitteilungen

1. An den Gemeinderat abgegebene Unterlagen

Präsentation Sozial- und Gesundheitskonferenz

- **Sozial- und Gesundheitskonferenz:** Diese gemeinsame Veranstaltung des Amts für Gesellschaft und Soziales (AGS), des Gesundheitsamts (GESA) und des Verbands Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG) zielte darauf ab, verantwortlichen Kommunalpolitikerinnen und -politikern sowie weiteren Milizbehörden wichtige Informationen zu den laufenden Entwicklungen in den Bereichen Soziales und Gesundheit mitzugeben. Die Präsentation ist in der Beilage. Darin ist u.a. auch ersichtlich, mit welchen Kosten die Gemeinden in den kommenden Jahren zu rechnen haben werden.
- **Am letzten Wochenende fand das Zentralschweizerische Jungtambouren- und -pfeiferfest** mit über 500 Wettbewerbsteilnehmenden und weit über 1'000 Besuchenden statt. Es gab sehr viele Komplimente für die sehr gute Organisation und die Durchführung des Anlasses. Biberist konnte sich mit diesem Anlass sehr profilieren.

2. Der Gemeinderat nimmt folgende Mitteilungen zur Kenntnis:

Raffael Kurt hat bei Stefan Hug-Portmann eine Konsultativabstimmung über den Parkplatz der Fahrenden beantragt. Es ist ihm bewusst, dass der Gemeinderat dem kantonalen Richtplan so zugestimmt hat. Anhand der Medienmitteilung hatte man das Gefühl, der Gemeinderat sei Feuer und Flamme und vorbehaltlos für den Platz der Fahrenden. Diese Stimmung hat er bei der Diskussion im Gemeinderat nicht wahrgenommen. Er wünscht diesbezüglich die Meinung des Gemeinderates zu kennen und ob dieser dem Geschäft per se zustimmt.

Stefan Hug-Portmann erklärt, dass er im Traktandum Verschiedenes keine Konsultativabstimmung vornehmen kann. Das Geschäft wäre nochmals zu traktandieren. Es ändert aber nichts daran, dass der Gemeinderat im Rahmen des Richtplans die grundsätzliche Zustimmung für den Platz der Fahrenden gegeben hat. Er selbst hat die Medienmitteilung so nicht wahrgenommen, dass der Gemeinderat dem Geschäft euphorisch zugestimmt hätte. Der Gemeinderat hat sogar Auflagen gemacht, was aber nicht Teil des Richtplans ist. Er präzisiert, dass es nicht um den Parkplatz der Fahrenden geht, sondern um einen potenziellen Parkplatz für die Kajakfahrer.

Raffael Kurt versteht nicht, weshalb keine Abstimmung möglich ist. Eine Konsultativabstimmung ist nicht verbindlich. Er wünscht zu wissen, weshalb eine Abstimmung nicht möglich ist. Es geht ihm nicht um den Parkplatz der Kajakfahrer und er versteht auch die Anliegen des Bundes. Ihm geht es lediglich um das Stimmungsbild des Gemeinderates und er wünscht die Haltung zu wissen. Das Geschäft soll auch nicht mehr traktandiert werden, es geht ihm um das Stimmungsbild des Gemeinderates.

Eric Send empfiehlt Raffael Kurt einen Antrag zu stellen. Er warnt davor Menschen ständig zwischen erster und zweiter Klasse zu unterscheiden. Nur weil es Fahrende sind, haben sie nicht weniger Rechte als Sesshafte. Er würde laut werden, wenn es darum geht, dass sich die Fahrenden nirgendwo ansiedeln dürfen. Ihm fehlen die Argumente, weshalb die Fahrenden kein Recht haben, sesshaft zu sein.

Stefan Hug-Portmann erklärt die Rechtslage. Jeder Gemeinderat kann ein Geschäft beantragen. Weiter ist das Richtplanverfahren grundsätzlich ein kantonales Nutzungsverfahren. Die Gemeinde kann sich vernehmen lassen, trotzdem ist der Kanton aber völlig frei, wie er sich entscheidet. Einerseits ist das Verfahren ein kantonales Verfahren und andererseits ist das Land für den Kanton bereits gesichert. Aus diesem Grund ist es ein kantonales Verfahren. Das Thema kann nochmals diskutiert werden. Er schlägt aber vor, dies zum Zeitpunkt des Baugesuchs zu diskutieren.

Raffael Kurt erklärt, dass er mit dem verschickten Mail einen klaren Auftrag gestellt hat. Es kann aber bis zum Baugesuch gewartet werden, vielleicht ist es dann aber zu spät. Ihm geht es um die Öffentlichkeitswirkung. Gemäss Medienmitteilung hat die Bevölkerung das Gefühl der Gemeinderat findet das Projekt wahnsinnig toll.

Priska Gnägi: Die Gesundheitskosten sind im Alter und in der Pflege stetig am Steigen. Die Bevölkerung wird immer älter. Sie reichen einen Antrag ein und beauftragen den Gemeinderat eine breit abgestützte Arbeitsgruppe einzusetzen, welche eine Altersstrategie 2030 bis 2040 erarbeitet. Mit der AG soll sichergestellt werden, dass das Thema aktuell bleibt.

Franziska Patzen stellt ebenfalls einen Antrag zum Thema Schulhausprojekt Samba. Es geht um die Kostenkommunikation und Volksabstimmung.

Priska Gnägi und Peter Burki haben die ZASE Informationsveranstaltung besucht. Beim vorgestellten Projekt werden riesige Kosten für die Gemeinden erwartet. Es ist geplant, dass im Jahr 2027 die Gemeinden bereits mehr zu bezahlen haben. Sie will wissen, ob dieser Betrag im Budget bereits vorgesehen ist.

Stefan Hug-Portmann erinnert, dass der Gemeinderat an der letzten Sitzung die Gebühren für die Wasserversorgung erhöht und die Abwassergebühren gesenkt hat. Zuerst soll das Eigenkapital der Spezialfinanzierung verwendet werden. Er geht davon aus, dass die Abwassergebühren aufgrund der anstehenden Investitionen der ZASE später wieder erhöht werden müssen.

Priska Gnägi weiss, dass der neue Kostenverteiler anhand des Fremdwassers erst ab 2029 zum Tragen kommt und die Gemeinden bereits im Jahr 2027 mehr zu bezahlen haben. Ihr ist es wichtig, dass man sich bewusst ist, dass enorme Kosten zu erwarten sind. Es macht wenig Sinn die Kosten zu senken, um sie danach wieder zu erhöhen.

2. Die Zirkulationsmappe enthält:

- Alarmierungsschema RZSO Aare Süd
- Derend!ngen aktuell

RN 0.3.9 / LN 4365

Für das Protokoll

Stefan Hug-Portmann
Gemeindepräsident

Irene Hänzi Schmid
Protokollführerin