

# BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES

## AN DAS GEMEINDEPARLAMENT

Finanzierungsbeteiligung der Stadt Olten am Agglomerationsprojekt «Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)»; Ausführungskredit / Genehmigung

---

**Der Bahnhof Olten gilt historisch als Kilometer Null des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Der Bahnhofplatz wird seinen Anforderungen an eine moderne Verkehrsdrehscheibe längst nicht mehr gerecht. Mit dem Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)» liegt ein Gesamtprojekt der Bauherrengemeinschaft mit SBB und Kanton vor, das mit weiteren Anschlussprojekten der SBB, des Kantons und von Privaten eng verflochten ist. Das Projekt bedient vielfältige Funktionen und Qualitäten als Mobilitätszentrum für die Stadt, Region und für das Schweizerische Bahnnetz und stärkt die Region Olten als attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzstandort. Die Gesamtkosten für NBO belaufen sich auf 157 Mio. Franken inkl. Mehrwertsteuer und Reserve (Kostengenauigkeit +/- 20 %). Davon trägt die Stadt Olten einen Kostenanteil von 45.2 Mio. Franken. Nach Abzug der voraussichtlichen Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm der fünften Generation verbleiben der Stadt voraussichtliche Nettokosten von rund 33.2 Mio. Franken, entsprechend einem Kostenanteil von rund einem Fünftel der Gesamtkosten. Aufgrund des Trennungsverbotes gemäss kantonaler Vorgabe der Rechnungslegung werden die zwischen 2009 bis 2021 angefallenen Planungskosten von 1 Mio. Franken mitbewilligt. Dem Gemeindeparlament wird somit ein Verpflichtungskredit über total 46.2 Mio. Franken beantragt.**

### **1. Ausgangslage**

Der Bahnhof Olten ist einer der wichtigsten Bahnknoten der Schweiz und gilt historisch als Kilometer Null des Schweizer Eisenbahnnetzes. Als zentrale Drehscheibe für die regionale, kantonale und nationale Mobilität spielt er eine Schlüsselrolle in der städtischen bis nationalen Entwicklung.

Die nationale Bedeutung des Projekts wird durch das vom Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragte Gutachten «Verkehr 2045» von Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann (ETH Zürich, 15. September 2025) bestätigt, dass der Ausbau des Bahnhofplatzes Olten als Massnahme mit höchster Priorität für die langfristige Entwicklung des schweizerischen Verkehrssystems einstuft wird.

Der Bahnhof Olten ist zugleich ein stark frequentierter öffentlicher Raum mit grosser Ausstrahlung und ein städtebauliches Orientierungsmerkmal. Das multimodale Mobilitätsangebot ist umfassend und in der weiteren Umgebung einmalig. Es bietet zahlreiche Zugverbindungen in alle Richtungen, einschliesslich nationaler und internationaler Fernverkehrsverbindungen, einen leistungsfähigen Busknoten sowie Angebote für den motorisierten Individualverkehr und ergänzende Mobilitätsformen wie Carsharing. Für den Fuss- und Veloverkehr werden mit dem Ausbau der Personenunterführungen, den kommerziellen Angeboten und neuen Veloparkierungsanlagen wichtige und notwendige Infrastrukturen zur Verfügung gestellt.

Bereits heute ist der Bahnhof stark ausgelastet. In den kommenden 15 Jahren wird mit einem deutlichen Anstieg des Passagieraufkommens von bis zu 40 Prozent gerechnet. Mit dem Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)» wird der Bahnhof gezielt auf dieses Wachstum ausgerichtet. Das Projekt verbessert die Erschliessung und die Umsteigebeziehungen, erhöht die Kapazitäten und steigert die Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig stärkt es Olten als leistungsfähige, multimodale Verkehrsdrehscheibe, leistet einen wichtigen Beitrag zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Bahnhofsgebiets und erhöht die wirtschaftliche Attraktivität des Standorts für Pendlerinnen und Pendler sowie für Unternehmen mit hohen Anforderungen an eine zuverlässige Verkehrsanbindung.

NBO umfasst im Wesentlichen den Ausbau der stadtseitigen Bahnzugänge auf der Passagen- und Stadtebene, die Neugestaltung des Bahnhofplatzes auf zwei Ebenen, den durchgängigen Ausbau des rechten Aareufers mit neuem Aaresteg, die Umgestaltung des Knotens Bahnhofplatz sowie den Bau von unterirdischen Parkierungsanlagen für den Auto-, Moto- und Radverkehr. Ziel ist ein gut abgestimmtes Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmenden sowie einfachere, schnellere und sicherere Umsteigebeziehungen zwischen Fuss-, Velo-, Auto-, Bus- und Bahnverkehr.

Mit NBO werden drei Generationenprojekte vereint: Die Modernisierung des Bahnknotens Olten, die Neugestaltung des Bahnhofplatzes im engeren Sinn und die durchgängige Aktivierung des rechten Aareufers. Das Projekt bildet den zentralen Baustein einer umfassenden Transformation des Bahnhofsgebiets. Bereits erfolgt sind die Attraktivierung des Ländiwegs, die Sanierung des Postplatzes inkl. südlichem Teil der Kantonsstrasse und Bahnhofquai. In der Folge zu NBO plant die SBB die Gleis- und Publikumsanlagen zu erweitern, um längere Züge und höhere Kapazitäten bewältigen zu können. Parallel dazu wird das Areal Bahnhof Nord zu einem gemischt genutzten Stadtquartier weiterentwickelt und über den neuen Bahnhofplatz erschlossen. Ergänzend wurde der Ausbau der Winkel-Unterführung im Agglomerationsprogramm 5. Generation und im Finanz- und Investitionsplan angemeldet, womit erstmals ein durchgehender, stadtseitenverbindender Weg geschaffen werden kann. In ihrer Gesamtheit stärken diese Projekte Olten sowohl als Verkehrsknoten, als Adresse, als auch als attraktiven, gut vernetzten Wohn- und Arbeitsstandort. Das NBO Projekt fungiert dabei als Herzstück der bereits getätigten und noch kommenden Investitionen.

## 2. Projektbeschreibung

### 2.1 Gesamtprojekt

Der Projektperimeter erstreckt sich in Ost-West-Richtung vom Perron der SBB bis zum Aareufer mit Anschluss des neuen Aarestegs am Amthausquai. In Nord-Süd-Richtung reicht der Perimeter über rund 360 m von der Verzweigung Bahnhofquai / Swisscom-Gasse und Bahnhofstrasse bis zum Baufeld 1 der Arealüberbauung Bahnhof Nord. NBO ist ein Vorhaben auf 2 Ebenen: Die Massnahmen erfassen sowohl den Ausbau der Passagenebene als auch die Erneuerung und Aufwertung der Stadtebene.

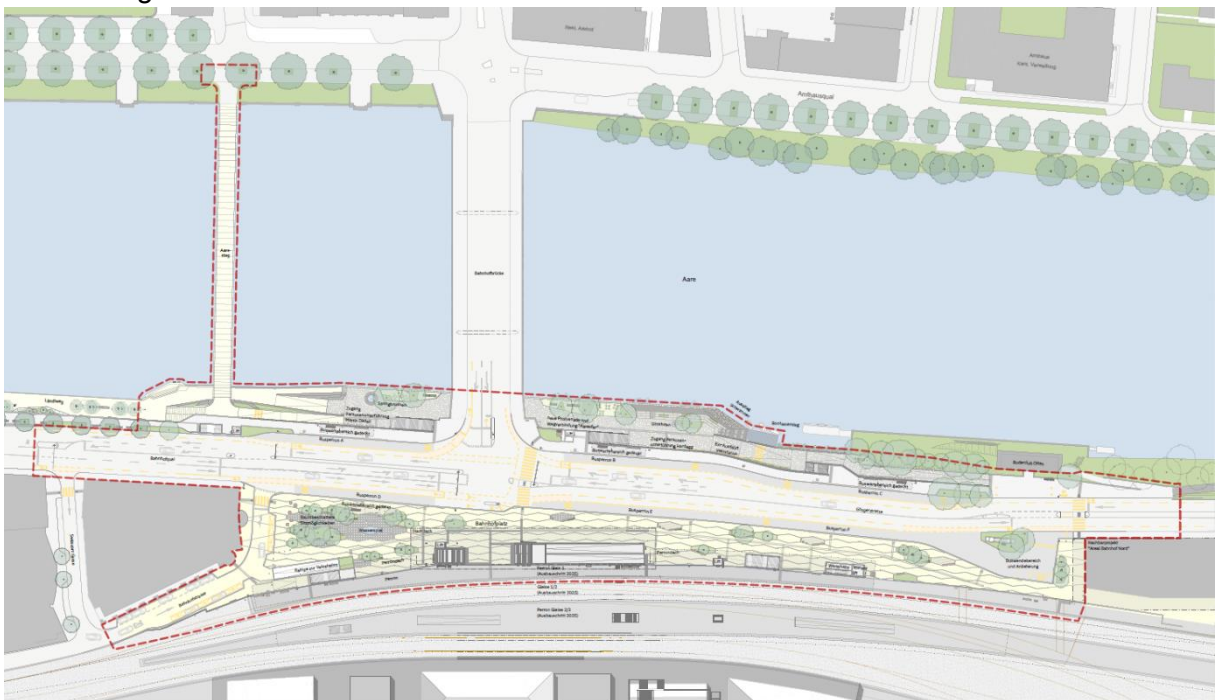


Abbildung 1: Gesamtübersicht des Projektperimeters (roter Rand) auf der Stadtebene

### 2.2 Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz steht künftig in erster Linie den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie nachgeordnet dem Radverkehr zur Verfügung. Künftig wird deutlich mehr Raum und mehr Durchgänge für das einfache, schnelle und sichere Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern geschaffen. Sitzgelegenheiten und Begrünungen laden zum kurzen Verweilen ein. Ein heller Bodenbelag, die Vegetation mit Kleinbäumen und ein Wasserspiel reduzieren die sommerliche Hitze.

Der langgezogene Platz wird mithilfe des «Staddachs» in sinnvolle Funktionsbereiche gegliedert. Das Dach überspannt die neue Mitte und den Zugang zum Bahnhof sowie beide Personenunterführungen mit der «Passage West» als neuer Querverbindung. Die Vertikalverbindungen wurden so organisiert, dass die Passagenebene mit der Stadtebene räumlich verbunden und tageslichtbeleuchtet wird. Der neue Zugang und das Dach wurden aus ortsbaulichen Überlegungen genau axial zur Bahnhofbrücke und zum Aufnahmegebäude gelegt. Im Norden schliesst der Platz an Baufeld 1 und an den «Boulevard» im Areal Bahnhof Nord.



Abbildung 2: Blick über die Rampenanlage Richtung Altstadt

### 2.3 Kantonsstrasse

Der Knoten Bahnhofplatz ist ein zentraler Punkt im Gesamtverkehrssystem der Region Olten. Entsprechend dehnt sich die Kantonsstrasse in diesem Bereich über einen beachtlichen Raum aus. Die Leistungsfähigkeit des Knotens beeinflusst das Verkehrssystem grossräumig. Im Raum Olten funktioniert der Busverkehr zu einem grossen Teil im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr. Aufgrund der beengten städtischen Platzverhältnisse ist es nicht möglich den Busverkehr konsequent über separate Busspuren zu führen oder den Individualverkehr in Stauräumen an den Stadteingängen zu bewirtschaften. Daher muss das Verkehrssystem Olten ausreichend leistungsfähig sein, um einen stabilen Fahrplan und damit eine ausreichende Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gewährleisten zu können.

Die Bushaltestellen werden neu konsequent auf beiden Strassenseiten entlang der Kantonstrasse angeordnet. Dies ermöglicht es Raum für den Bahnhofplatz zu schaffen. Die Spuraufteilung ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, eine ausreichende Leistungsfähigkeit und minimalen Flächenbedarf optimiert. Die Bushaltestellen sind auf eigenen Busspuren angeordnet, was eine unabhängige Ampelsteuerung der Busspuren ermöglicht. Der Radverkehr wird auf durchgängigen Radspuren geführt. Die im Projektperimeter verlaufenden Werkleitungen werden gebündelt und zentral in den Strassenkörper verlegt, was den späteren Unterhalt und allfällige Reparaturen vereinfacht.

Auf der Fahrbahn wird ein lärmindernder Belag eingebaut. Verkehrsinseln und vergleichbare Elemente werden in Pflasterung ausgeführt, um eine hohe Dauerhaftigkeit, einen geringen Unterhaltsaufwand sowie die Konformität mit den Anforderungen zu gewährleisten.

## 2.4 Bahnhofspassagen

NBO ist auf den Endzustand mit ausgebauten Hardegg- und Martin-Disteli-Unterführungen ausgelegt. Dementsprechend wird die Höhenlage der Passagen im NBO-Perimeter auf die zukünftig höheren Lichtraumprofile von 3.50 m (heute 3.00 m) und die grösseren Aufbauhöhen zu den Gleisen ausgelegt. Bis zum anschliessenden Ausbau der Hardegg- und späteren Ausbau der Martin-Disteli-Unterführung ergeben sich Zwischenzustände, die bspw. zur Martin-Disteli-Unterführung mit provisorischer Rampe, Treppe und einem Logistik-Lift gelöst werden (vgl. Grundriss unten).

Die Hardegg-Unterführung wird bis zum Ufer verlängert. Der Bahnhof wird damit stärker zur Aare adressiert. Zwischen den Unterführungen entsteht die «Passage West». Die geplanten Gewerbeflächen sind auf den wachsenden Reiseverkehr ausgelegt. Uferseitig entstehen Gastro-Angebote an bester Lage.

Durch das ausgebaute Wegnetz entstehen sichere, direkte und witterungsgeschützte Wegbeziehungen von und zu den Bushaltestellen.

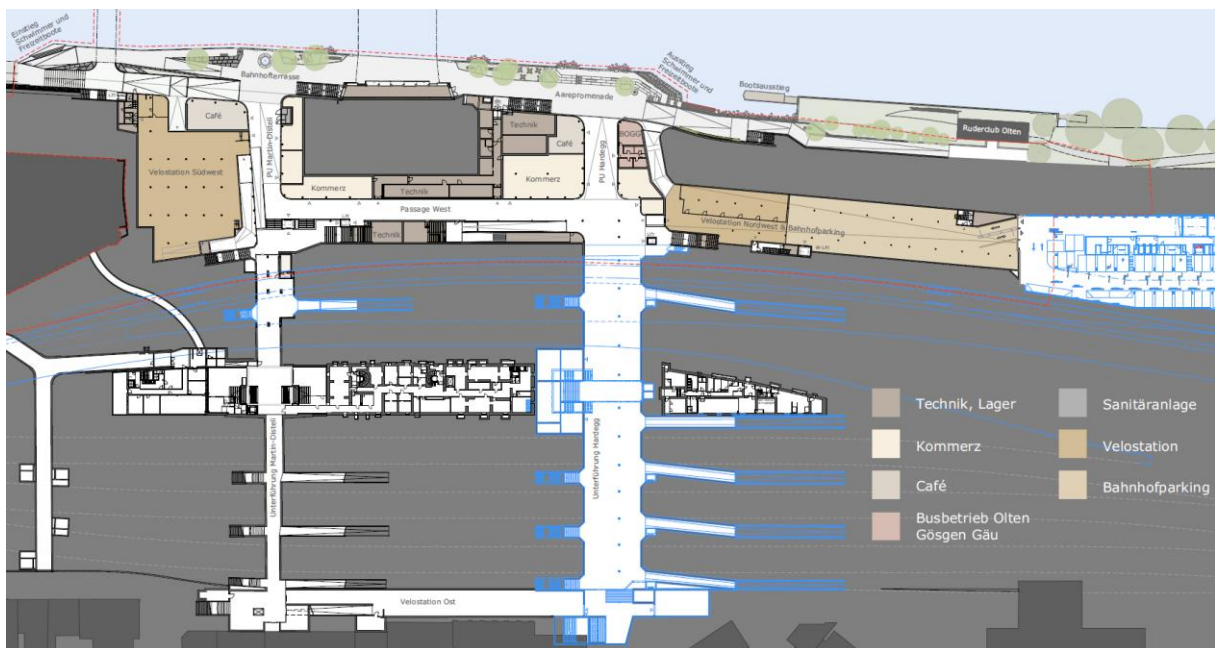


Abbildung 3: Grundriss Passagenebene 1. UG; blau: Drittprojekte SBB und UBS

## 2.5 Parkieranlagen

Südlich der Martin-Disteli-Unterführung entsteht eine neue unterirdische Velostation mit rund 1'000 Abstellplätzen und einer angegliederten Werkstatt. Ergänzend wird nördlich der Hardegg-Unterführung eine zweite Velostation mit rund 500 Abstellplätzen realisiert. Diese ist in die Einstellhalle für den motorisierten Individualverkehr integriert, verfügt jedoch über eine separate Zufahrt neben der Personenunterführung Hardegg. Die geplanten 1'500 Abstellplätze entsprechen einem ausgewiesenen Bedarf.

Das zweigeschossige, unterirdische Parkhaus ist ein zentraler Bestandteil des Projekts und dient der geordneten Aufnahme des motorisierten Individualverkehrs. Es ermöglicht eine effiziente Erschliessung des Bahnhofs bei gleichzeitig minimalem Flächenverbrauch im öffentlichen Raum. Damit bleibt die Kantonsstrasse als zentrale Verkehrsachse erhalten.

Mit dem neuen Parkhaus werden die oberirdischen Parkplätze auf dem Bahnhofplatz ersetzt. Im Untergrund entstehen 100 Autopark- und 59 Zweiradabstellplätze sowie Flächen für den Güterumschlag. Das Angebot ist gezielt auf Personen ausgerichtet, die den Bahnhof direkt nutzen – etwa für Reisen, Abholfahrten oder für kurze Erledigungen im Zentrum.

Ergänzend zum Parkhaus entsteht in der Bahnhofstrasse ein neues Kiss-and-Ride-Angebot für fünf Fahrzeuge sowie sieben Taxistandplätze. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs bleibt somit für alle Verkehrsträger gewährleistet.

## **2.6 Aareufer**

Kaum ein anderer Bahnhof verfügt über eine derart attraktive Lage mit direktem Zugang zum Fluss sowie einer Terrasse mit Aussicht auf die Altstadt und Jurakulisse. Die in den 1950er-Jahren gestaltete Bahnhofterrasse ist heute jedoch ein zu knapp bemessener Durchgangsraum mit geringer Aufenthaltsqualität. Künftig wird dieser Bereich deutlich vergrössert, indem die Aareterrasse zur Flusseite hin erweitert und mit Sitzgelegenheiten zu einem angenehmen Aufenthaltsort mit ausreichend Platz für Fussgängerströme aufgewertet wird.

Im Abschnitt Bahnhofbrücke wird der Uferweg vor dem Brückenwiderlager durchgeführt und bis zur Eggerallee durchgebunden. Das ursprünglich eigenständige Projekt «Uferweg Eggerallee» wurde aufgrund der engen Abhängigkeiten ins Projekt NBO integriert. Zur Aare entstehen Sitzstufen, Terrassen und kleinere Gastroflächen. Die Promenade und die Mauern werden soweit möglich stark begrünt, der Boden teils mit Sickerbelägen ausgeführt. Für den Zugang zum Wasser werden Einstiege und eine Anlegestelle für Freizeitboote geschaffen.

Die Ausmasse der Ufererweiterung sind im Übrigen auf die erforderlichen Masse für den Fuss- und bedingten Radverkehr beschränkt. Die Gestaltung und Materialisierung knüpfen am Ländiweg an, um eine durchgängige Erscheinung der Uferlandschaft zu erreichen.



Abbildung 4: Terrasse Hardegg, im Hintergrund Baufeld 1 im Areal Bahnhof Nord

## 2.7 Aaresteg

Der neue Aaresteg überspannt die Aare ohne Mittelabstützung und schafft eine direkte, sichere Verbindung von der Innenstadt zum Bahnhof mit Anschluss an die Personenunterführung Martin-Disteli sowie an die südliche Velostation. Der Aaresteg wird von Fussgängern und Velofahrenden gleichermassen im Mischverkehr genutzt. Dieses Verkehrsregime hat sich unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen sowie unter Einbezug der Fachverbände und Interessengruppen als die zweckmässigste Lösung erwiesen.

Der aus dem Projektwettbewerb «Aareraum Olten» im Jahr 2007 hervorgegangene Aaresteg trägt mit seiner äusserst schlanken Spannbandkonstruktion den Anforderungen des Ortsbildschutzes Rechnung. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende erleben beim Queren die Tragstruktur unmittelbar, jedoch stets in einem durch Schwingungsdämpfer sichergestellten, verträglichen Mass. Abseits des hektischen und lauten Verkehrs der Bahnhofsbrücke eröffnet sich damit künftig in unmittelbarer Nähe zum Wasser ein einmaliger Blick auf die Altstadt von Olten.

## 2.8 Denkmal- und Ortsbildschutz

Dem Denkmal- und Ortsbildschutz kommt im vorliegenden Projekt eine massgebende Bedeutung zu. Die Altstadt von Olten mit ihrer historischen Struktur, die Aare mit ihren Ufern als prägendes Landschaftselement, die Bahnhofsanlage und der Bahnhofsbereich als wichtiger städtebaulicher Übergangsraum sowie die markanten Blickbezüge zwischen Altstadt, Aare, Bahnhof und Jurakette sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) erfasst. Das SBB-Bahnhofsgebäude zwischen den Gleisen 4 und 7 steht zudem unter SBB-Denkmalenschutz.

Insbesondere die Ausgestaltung des Aarestegs als möglichst schlanke und zurückhaltende Konstruktion trägt den sensiblen Ortsbild- und Landschaftsbezügen Rechnung. Auch das Stadtdach wurde bewusst filigran und transparent gestaltet, um Sichtbeziehungen nicht zu beeinträchtigen und sich harmonisch in das bestehende Stadt- und Flussbild einzufügen. Die Ausformung der Aareterrasse stärkt den Bezug zwischen Bahnhof, Aare und Altstadt, ohne die historischen Strukturen zu konkurrenzieren. Sämtliche Elemente wurden gezielt so entwickelt, dass sie den hohen Anforderungen des Denkmal- und Ortsbildschutzes entsprechen und zugleich eine zeitgemässe, eigenständige Gestaltung ermöglichen.



Abbildung 5: Blick aus der Martin-Disteli-Unterführung über den Aaresteg auf die Altstadt

## 2.9 Umwelt

Es ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das vorliegende Projekt NBO erforderlich. Dennoch wurden die vom Projekt ausgehenden Umweltauswirkungen geprüft. Es wurden die noch zu tätigen Untersuchungen und zu erlangenden Spezialbewilligungen (bspw. bei Einbauten ins Grundwasser, fischereirechtliche Bewilligung bei Bauten in den Gewässerraum) systematisch eingeholt. Diese werden zu gegebener Zeit umgesetzt.

## 2.10 Angrenzende Projekte

Die SBB (in Abbildung 6 blau hinterlegt) plant im Bereich des Bahnhofs Olten mehrere zum Teil grosse Anschlussprojekte für den Ausbau der Publikumsanlage (2), die Bahnhofslogistik (3) und Massnahmen zum Substanzerhalt des Bahnhofs und der Gleisanlagen (4).

Die beiden Baufelder im Areal Bahnhof Nord (braun hinterlegt) werden durch Private realisiert (UBS und Alpiq).

Die Umgestaltung Bahnhofquai/Aarburgerstrasse (grün hinterlegt; 6) und Attraktivierung Ländiweg (7) sind realisiert, der Ausbau Winkelunterführung (8) wurde im Agglomerationsprogramm angemeldet.

Der Neue Bahnhofplatz (rot hinterlegt; 1) steht als Herzstück in engen funktionalen Zusammenhängen mit diesen Vorinvestitionen, Projekten und Vorhaben. In ihrer Gesamtheit werden eine umfassende Entwicklung und Aufwertung des Raums Bahnhof erreicht.

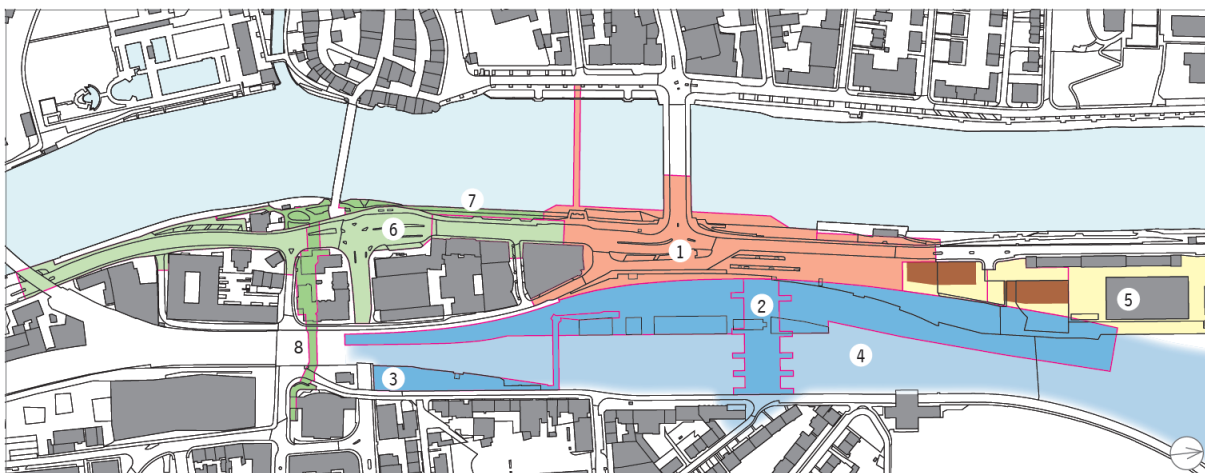


Abbildung 6: An NBO angrenzende Projekte

### 3. Umsetzung

#### 3.1 Projektentwicklung

Die Planung des neuen Bahnhofplatzes Olten begann 2009 mit einem von der Stadt in Auftrag gegebenen Betriebskonzept. Um die künftigen Ausbauschritte am Bahnhof Olten optimal abzustimmen, haben sich Kanton, Stadt und SBB (Immobilien und Infrastruktur) im Jahr 2012 zu einer Bauherrngemeinschaft zusammengeschlossen. Zwischen 2012 und 2013 wurde eine Testplanung mit vier interdisziplinären Teams durchgeführt. Im Synthesebericht vom 4. September 2013 wurden die wesentlichen Projektgrundsätze festgelegt.

Darauf aufbauend wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet und mit übergeordneten Planungen wie der Arealentwicklung Bahnhof Nord, den kantonalen Strassenachsen, der SBB-Bahnhofplanung und der Aufwertung des Aareraums abgestimmt. Das BGK wurde 2019 in die öffentliche Mitwirkung gegeben, am 24. September 2020 genehmigte das Gemeindeparlament den Projektierungskredit.

Parallel zur Vorbereitung der Projektierungsphase wurden verschiedene Objektstudien durchgeführt, namentlich für die Gestaltung der Bahnhofzugänge, die neue Querverbindung und die Bahnhoflogistik. Das Vorprojekt wurde 2022-2024 erarbeitet. Das bereinigte Projekt soll im zweiten Semester 2026 aufgelegt werden.

Das Projekt wurde vom Bund zunächst im Agglomerationsprogramm Aareland der zweiten Generation aufgenommen, später aufgrund der Weiterentwicklung und aus zeitlichen Gründen in die fünfte Generation überführt. Stadt und Kanton rechnen mit substanziellen Bundesbeiträgen von je rund 13 Mio. Franken, deren Zusicherung noch aussteht.

### **3.2 Genehmigungsverfahren**

Das Gesamtprojekt NBO wird in mehreren, aufeinander abgestimmten Verfahren bewilligt. Die Genehmigungen auf kantonaler, kommunaler und bundesrechtlicher Ebene sind koordiniert, um eine einheitliche und effiziente Umsetzung sicherzustellen. Das Gesamtprojekt wird als Drittprojekt nach Art. 18 m Eisenbahngesetz bewilligt. Damit ist kein separates oder überlagerndes Plangenehmigungsverfahren notwendig. Das Leitverfahren ist kommunal, zweistufig durch das laufende Nutzungsplanverfahren und ein nachgelagertes Baugesuchsverfahren.

Davon ausgenommen wird die Kantonsstrasse als kantonaler Erschliessungsplan mit gleichzeitiger Baubewilligung durch den Regierungsrat bewilligt. Die Erschliessungsplanung wird im kommunalen Leitverfahren integriert, um die Einheit der Sache zu gewährleisten. Die Nutzungsplanung NBO wird ausserhalb des Ortsplanungsverfahrens geführt aber mit dieser koordiniert.

Die kommunale Nutzungsplanung war Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung vom August bis September 2025; sie umfasst Anpassungen am Zonenplan sowie kommunalen Erschliessungsplan und die Nachführung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans.

Im Bereich der Terrasse Hardegg besteht eine geschützte Hecke. Es ist eine ökologisch und landschaftlich hochwertige Ersatzlösung im Areal der Stiftung Naturpark Olten Südwest geplant. Die rechtliche Sicherung erfolgt durch Festlegungen im Zonen- und Erschliessungsplan im Rahmen der NBO Planaufgabe.

Durch die enge Abstimmung aller Verfahren wird sichergestellt, dass die Projektteile von Stadt, Kanton und SBB zeitlich und inhaltlich koordiniert umgesetzt werden können.

### **3.3 Realisierung**

Die Projektierungsunterlagen liegen in der Bearbeitungstiefe eines Bauprojektes vor. Es ist vorgesehen, NBO innerhalb von fünf Jahren, von 2028 bis 2032 (Hauptbauzeit), unter Verkehr und unter Berücksichtigung aller weiteren Nutzungsanforderungen zu realisieren. Die Umsetzung ist nur durch eine etappierte Bauweise möglich. Geplant sind 6 Bauphasen.

Die erste Etappe startet dort, wo wenig verkehrliche Einschränkungen entstehen: Am Aareufer. Parallel dazu werden der erste Parking-Abschnitt nördlich angrenzend an Baufeld 1 erstellt und ein provisorischer Bushof auf der Fläche zwischen den Baufeldern 1 und 2 und dem heutigen Gleisfeld eingerichtet. Auf dem provisorischen Bushof werden 12 Haltekanten erstellt.

In Bauphase 2 (Mitte 2029 bis Mitte 2030) werden die uferseitigen Kunstbauten für den Aaresteg und erste Abschnitte für die Velostation und Personenunterführungen realisiert.

In den Phasen 3 und 4 (Mitte 2030 bis Mitte 2031) werden der Hauptteil des Parkings, die Personenunterführung Hardegg und Passage West erstellt.

In Phase 5 (Mitte 2031 bis Ende 2032) werden die neuen Bahnzugänge Martin-Disteli und Hardegg erstellt, die Velostation und Passagenebene fertiggestellt.

In Phase 6 (Mitte 2032 bis Mitte 2033) werden die Dächer und das Perron mit den notwendigen SBB-Infrastruktur-Anlagen realisiert.

Für die Nutzungsanforderungen seitens motorisierten Individualverkehrs, Fussgängerführung, Veloverkehr, Veloparkierung, Interventionsfahrten und den weiteren Nutzungen werden phasenweise Zwischenlösungen eingerichtet. Für die Verkehrsführung unter Betrieb wird ein Gesamtkonzept erarbeitet. In der Bauphase werden ausführliche Kommunikationsmassnahmen umgesetzt.

Der nach NBO anschliessende Ausbau der Publikumsanlage (Drittprojekt der SBB) ist für die Jahre 2032 bis 2037 geplant.

#### **4. Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung**

Eine erste öffentliche Mitwirkung zum Projekt NBO wurde im Jahr 2019 auf Stufe Betriebs- und Gestaltungskonzept durchgeführt. Das Interesse der regionalen und lokalen Bevölkerung am Projekt war schon damals hoch. Es waren zahlreiche Vorschläge und Hinweise eingebracht worden, die zu wesentlichen Projektoptimierungen und Ergänzungen in der Weiterbearbeitung geführt haben. Die generelle Akzeptanz zum Projekt war schon damals spürbar sehr hoch.

Die öffentliche Mitwirkung vom 18. August bis 16. September 2025 befasste sich mit der kommunalen und kantonalen Nutzungsplanung und stiess auf noch grösseres Interesse. Das Projekt war im Stadthaus ausgestellt, die Ausstellung wurde mit Informationsveranstaltungen begleitet und auf der Projektwebseite [www.neuer-bahnhofplatz-olten.ch](http://www.neuer-bahnhofplatz-olten.ch) dokumentiert. Die Mitwirkung wurde digital auf der Plattform [www.mitwirken-olten.ch](http://www.mitwirken-olten.ch) durchgeführt.

35 Parteien, Organisationen und Privatpersonen haben total 195 Anträge und Bemerkungen eingereicht. Zu den Teilnehmenden zählten politische Parteien wie die Mitte Stadt Olten, FDP Olten, GLP Olten-Gösigen, GRÜNE Region Olten, Olten jetzt!, SP Olten und SVP Stadt Olten. Zahlreiche Organisationen wie die Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt, die Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil, die Polizei Kanton Solothurn, der VCS Solothurn, Region Olten Tourismus, der Industrie- und Handelsverein Region Olten, Pro Velo Region Olten, der Ruderclub Olten, die IG aktives alter olten und umgebung, Pro Natura Solothurn und die R. Nussbaum AG sowie 17 Privatpersonen haben sich eingebracht.

Die Auswertung der Rückmeldungen zeigt eine breite Akzeptanz und Zustimmung zum Projekt. Die Weiterentwicklung seit 2019 wird positiv wahrgenommen, und der Handlungsbedarf für den neuen Bahnhofplatz wird als dringend und unbestritten erachtet. Die meisten Inputs bezogen sich auf das Gesamtprojekt NBO, während die eigentlichen Planungsinstrumente (Teil-Zonenplan, Zonenvorschriften etc.) weniger im Fokus standen.

Die Bauherrngemeinschaft und die Planungsbeteiligten haben alle 195 Eingaben sorgfältig geprüft, diskutiert und beantwortet. Daraus ergaben sich folgende zentrale Erkenntnisse und Anpassungen:

**Kommunale Nutzungsplanung:** Viele Anliegen sind bereits in der Planung berücksichtigt oder werden in der laufenden Ortsplanungsrevision behandelt (z.B. Vorgaben zu Nachhaltigkeit und Klimaanpassung). Für die spezifische Nutzungsplanung NBO besteht kein Anpassungsbedarf.

**Kantonale Nutzungsplanung:** Die eingegangenen Anregungen führen zu verschiedenen Prüfaufträgen, deren Umsetzung in der weiteren Projektierung und Ausführung geprüft werden.

**Gesamtprojekt NBO:** Zahlreiche Anregungen und Bemerkungen fliessen in die weitere Projektierung, Ausführung und den späteren Betrieb des neuen Bahnhofplatzes ein. Insbesondere Aspekte wie Veloverkehrssicherheit, Kapazitäten der Bushaltekanten, ökologische Nachhaltigkeit (Begrünung, Baumaterialien, Schwammstadt-Prinzip) und die BehiG-Konformität wurden angesprochen. Das Projekt wird laufend mit der Organisation Procap abgestimmt.

**Weitere Themen (ausserhalb des Projekts NBO):** Rückmeldungen zu Themen wie der Aufwertung der Ostseite des Bahnhofs, Veloquerungen und der Logistik im Bahnhofsgelände werden ausserhalb des Projektperimeters NBO berücksichtigt und in separaten Projekten oder Prozessen behandelt.

Die detaillierte Beantwortung der Anträge und Bemerkungen ist im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

## **5. Kosten und Finanzierung**

### **5.1 Vereinbarung über die Zusammenarbeit und Kostentragung**

Die Zusammenarbeit und Kostentragung für die Planung, Projektierung und Realisierung des Projekts NBO wurde seit dem Jahr 2012 in schrittweisen Bauherren-Verträgen zwischen der Stadt Olten, dem Kanton Solothurn und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) geregelt. Für die Projektierung und Ausführung wurde die Vereinbarung vom 13. September 2022 abgeschlossen. Darin sind nebst der Organisation auch die Grundsätze und Regeln der Kostentragung für die einzelnen Projektbestandteile fixiert. So wurde der Kostenteiler in der Vergangenheit lediglich bei Projektänderungen (bspw. neue Passade West, zweite Velostation) und an die schrittweise höhere Kostengenauigkeit angepasst.

Die Realisierung und der Betrieb des neuen Bahnhofplatzes werden schlussendlich in einem «Bahnhofsvertrag» geregelt, die schrittweisen Bauherrenvereinbarungen bilden Vorstufen dazu. Die Eigentumsverhältnisse auf der Stadtebene werden der Sache entsprechend arrondiert. Eigentum, Unterhalt und Betrieb der Objekte im Untergrund werden mittels Überbaurechten und ergänzenden Verträgen geregelt.

## 5.2 Bisherige Kosten und Kredite

Für die Planung und Projektierung NBO wurden bislang folgende Kredite zugunsten des Investitionskredites «Neuer Bahnhofplatz», Kto. Nr. 6150.5010.001 bewilligt:

<b>Bewilligte Kredite</b>	<b>Datum</b>	<b>Betrag (Fr. inkl. MwSt.)</b>
Strategische Planung bis und mit Vorbereitung Projektierungsphase, Kredite bewilligt im Rahmen des Budgets	2009	400'000.00
	2013	150'000.00
	2015	300'000.00
	2019	150'000.00
	Total	1'000'000.00
Projektierungskredit (SIA-Phasen 31-33: Vorprojekt, Bau- und Auflagenprojekt)	Beschluss Parlament 24.09.2020	2'700'000.00
<b>Total bewilligte Kredite</b>		<b>3'700'000.00</b>

Die strategische Planung für den neuen Bahnhofplatz startete im Jahr 2009 mit einem von der Stadt erarbeiteten Betriebskonzept für den neuen Bahnhofplatz. Die weiteren Projektphasen inkl. Testplanungsverfahren, Betriebs- und Gestaltungskonzept und diversen Vertiefungsstudien, wurden mit den Krediten im Umfang von total 1 Mio. Franken finanziert.

Am 24. September 2020 genehmigte das Gemeindeparlament den Projektierungskredit für die SIA-Phasen 31-33 (Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungsverfahren) im Umfang von 2.7 Mio. Franken. Das Vorprojekt startete im Jahr 2022, nach vorgängiger Beschaffung der Bauherrenunterstützung und des Generalplanerteams im offenen Verfahren. Das Bauprojekt liegt inzwischen vor, im ersten Semester 2026 sind nun die erforderlichen Prüfprozesse laufend. Die in Kapitel 5.3 dargestellten Gesamtkosten umfassen alle Honorar- und Baukosten ab SIA-Phase 31 (Vorprojekt bis Bauabnahme). Unter Berücksichtigung des Trennungsverbots gemäss kantonaler Rechnungslegungsvorgabe werden auch die Kosten für die strategische Planung im Umfang von 1 Mio. Franken mitbewilligt.

Die jährlichen Projektierungs- und Ausführungskosten sind im Finanz- und Investitionsplan 2026-2032 ausgewiesen.

## 5.3 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Projektierung und Ausführung wurden auf Basis des Vorprojekts mit einer Genauigkeit von +/- 20 % auf 157 Mio. Franken inkl. MwSt. ermittelt<sup>1</sup>. Die nachfolgende Aufstellung gibt die Aufteilung der Kosten über alle Projektpartner gemäss der aktualisierten Kostenschätzung, auf Stand Vorprojekt mit Preisbasis April 2025 wieder.

Die Gesamtkosten (Objektkredit) für die Stadt Olten betragen brutto 45.2 Mio. Franken inkl. MwSt. Der Kanton beteiligt sich in identischem Rahmen mit 45.2 Mio. Franken inkl. MwSt. 66.6 Mio. Franken inkl. MwSt. wird die SBB übernehmen, verteilt auf die beiden Divisionen SBB Immobilien und SBB Infrastruktur.

Gesamtkosten und Kostenanteil der Stadt Olten für die Projektierungs- und Ausführungskosten (SIA-Phasen 31-53), brutto in Mio. Franken inkl. MwSt:

<b>Gesamtkosten (SIA-Phasen 31-53)</b>	<b>Stadt Olten</b>	<b>Total alle Bauherren</b>
Gesamtkosten exkl. Reserve	42.60	147.90
Reserve	2.60	9.10
<b>Gesamtkosten</b>	<b>45.20</b>	<b>157.00</b>

<sup>1</sup> Stand April 2025, Teuerung gemäss schweizerischem Baupreisindex, Espace Mittelland, Tiefbau, gerundete Werte

Das Bauprojekt liegt seit Ende 2025 vor. Die bisherige Auswertung des Kostenvoranschlags aus Phase 32 Bauprojekt (Kostengenauigkeit +/- 10 %) zeigt keine nennenswerten Abweichungen gegenüber der hier zugrunde liegenden Kostenschätzung aus dem Vorprojekt (Kostengenauigkeit +/- 15 %); sowohl hinsichtlich den Gesamtkosten wie auch in den Kosten für die einzelnen Projektbestandteile und Projektanteile der einzelnen Bauherren. Die Kostenschätzung konnte umfassend bestätigt werden.

#### 5.4 Voraussichtliche Nettokosten

Das Projekt NBO wurde im Agglomerationsprogramm AareLand der fünften Generation neu angemeldet. Die Beiträge für die Massnahmen der fünften Generation sind noch nicht festgelegt. Aktuell gehen Kanton und Stadt von Beiträgen von insgesamt rund 26 Mio. Franken aus. Von diesem Betrag entfallen je 50 %, konkret 13 Mio. Franken, auf Kanton und Stadt.

Die voraussichtlichen Nettokosten der Stadt Olten für die Projektierung und Ausführung NBO belaufen sich somit auf total **32.2 Mio. Franken inkl. MwSt.** Mit Einbezug der Kosten für die strategische Planung (Phasen bis Start Vorprojekt) belaufen sich die Nettokosten auf total rund **33.2 Mio. Franken inkl. MwSt.** Dies entspricht einem Kostenanteil der Stadt Olten von etwas über einem Fünftel an den Gesamtkosten.

#### 5.5 Kreditvorlage

Die Kreditvorlage basiert auf der aktuellen Preisbasis vom April 2025 (Schweizerischer Baupreisindex, Espace Mittelland, Tiefbau). Die bis zur Umsetzung des Projekts eintretenden Auswirkungen einer allfälligen Teuerung sind nicht absehbar und wie üblich von der Kreditvorlage ausgenommen.

Es ergibt sich nachfolgende Aufstellung für den Verpflichtungskredit seitens der Stadt Olten:

<b>Verpflichtungskredit, Total Stadt Olten</b>	<b>Fr. inkl. MwSt.</b>
Strategische Planung (Vorphasen)	1'000'000.00
Gesamtkosten Projektierung und Ausführung, inkl. Reserve	45'200'000.00
<b>Bruttokosten (Kreditantrag)</b>	<b>46'200'000.00</b>

## **5.6 Wirtschaftlichkeit**

Die hohe nationale Bedeutung des Projekts wird durch das vom Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragte Gutachten «Verkehr 2045» von Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann (ETH Zürich, 15. September 2025) bestätigt. Darin wird der Ausbau des Bahnhofplatzes Olten als Massnahme mit höchster Priorität für die langfristige Entwicklung des schweizerischen Verkehrssystems eingestuft.

Mit der abgestimmten gemeinsamen Projektierung und Ausführung können beträchtliche Synergien genutzt und das Projekt in wirtschaftlicher Hinsicht optimal umgesetzt werden.

Mit der Umsetzung des Projektes entstehen vielfältige volkswirtschaftliche Nutzen. Auf verkehrlicher Ebene werden die Infrastrukturen für alle Verkehrsarten optimiert, für den Fuss- und Radverkehr deutlich ausgebaut und auf die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse ausgelegt.

Das umfassende Mobilitätsangebot des Bahnhofs Olten ist eine Grundlage für die nachhaltige Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung in der Stadt und Region Olten. Der Bahnhof stärkt die Standortgunst der Region als Wohn- und Arbeitsort. Neue Gewerbeflächen und steigende Publikumsfrequenzen schaffen auch direkte ökonomische Mehrwerte. Das Projekt ist darüber hinaus ein Schlüsselement für grosse Drittprojekte, namentlich auch für den Ausbauten der Publikumsanlage durch die SBB.

Auch die Verbesserung der Adressbildung des Raums Bahnhofs schafft Anreize für Besuchende, Investoren und für die pendelnde Bevölkerung. Olten ist historisch eng mit der Bahnentwicklung und mit der SBB verbunden. Der «Bahnknoten» ist ein Alleinstellungsmerkmal, eine Marke für die Stadt Olten und Teil ihrer kulturellen und gesellschaftlichen Identität.

## **5.7 Nachhaltigkeit**

Das Projekt NBO ist mit der kantonalen Richtplanung und mit der Ortsplanung abgestimmt. Mit dem Ausbau als multimodale Mobilitätsdrehscheibe und der Attraktivierung sämtlicher Angebote, erfolgt eine Investition in eine nachhaltige, hindernisfreie und klimafreundlichere Mobilität im Verkehr. Die gewünschte Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern wird begünstigt und ein Nutzen zugunsten der Umwelt und der Gesellschaft erzielt.

Die Nachhaltigkeit der gewählten Lösung kann aufgrund der stufenweisen Planung, den umfassend durchgeführten Variantenstudien sowie der im Projektverlauf erfolgten Optimierungen nachgewiesen werden. Umweltaspekte wurden systematisch untersucht und beurteilt. Die Anforderungen des Ortsbildschutzes wurden berücksichtigt.

Der Bahnhofplatz, die Passagen und die Bahnhofterrassen bilden zentrale öffentliche Räume mit hohem Identifikationswert und sozialräumlicher Bedeutung. Der objektiven und subjektiven Sicherheit wird durch die räumliche und optische Gestaltung (direkte Wege, keine Nischen, helle Oberflächen in den Passagen, gute Lichtführung), in der technischen Ausstattung (Video möglich) und später im Betrieb Rechnung getragen.

Die Projektierung und Ausführung erfolgen konform zu den gesetzlichen Grundlagen sowie Normen und Empfehlungen der Fachverbände. Anforderungen insbesondere an Wirtschaftlichkeit, Qualität, Lebensdauer und geringe Unterhaltskosten werden damit sichergestellt.

## **5.8 Auswirkungen einer Ablehnung**

Die aktuell unbefriedigende Situation am Bahnhof Olten würde bei einer Ablehnung der Kreditvorlage voraussichtlich auf Jahrzehnte zementiert. Eine spätere Realisierung eines funktional vergleichbaren Projekts wäre für die Stadt Olten wesentlich teurer, da wichtige Synergien mit dem Kanton und den SBB nicht mehr nutzbar wären.

Die durch die Stadt mitfinanzierten Projektbestandteile sind nur als Gesamtprojekt in der vorliegenden Form realisierbar. Die einzelnen Projektbestandteile (Module) sind sowohl technisch eng miteinander verknüpft und optimal aufeinander abgestimmt als auch in finanzierungstechnischer Hinsicht zwischen Kanton Solothurn, Stadt Olten und SBB miteinander verflochten.

Im Falle einer ablehnenden Entscheidung seitens Stadt oder Kanton würde das Gesamtprojekt für alle beteiligten Bauherren als verworfen gelten. Die bereits getätigten Investitionen wären umsonst gewesen und müssten per sofort abgeschrieben werden. Zudem wäre es der SBB nicht ohne weiteres möglich, die Gleis- und Publikumsanlagen wie geplant zu erweitern. Längere Züge und höhere Kapazitäten könnten womöglich nicht umgesetzt werden.

Die SBB haben bereits einen wesentlichen Teil der Finanzierung für ihre NBO-Anteile gesichert. Die endgültige finanzierungstechnische Freigabe erfolgt bei den SBB erst in einer späteren Projektphase und damit nachgelagert zu den Abstimmungen von Stadt und Kanton. Eine Ablehnung der Realisierungskredite seitens Stadt oder Kanton hätte den Verfall der bereits genehmigten SBB-Kredite zur Folge.

Das Herzstück der Entwicklung rund um den Bahnhof Olten, wie in Kapitel 2.10 dargestellt, könnte bei einer Ablehnung nicht umgesetzt werden. Dies würde die Wirkung der bereits realisierten und angrenzenden Projekte erheblich mindern.

Beschlussesantrag:

I.

1. Für die Planung, Projektierung und Ausführung des Projekts «Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)» wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 46'200'000.00 (inkl. MwSt, Kostenangaben +/- 20 %) zugunsten Konto Nr. 6150.5010.001 Neuer Bahnhofplatz genehmigt.
2. Eine allfällige Bauteuerung (Baupreisindex Tiefbau, Espace Mittelland, Tiefbau, Stand April 2025 mit 165.3 Punkten, Basis 1998) gilt als mitbewilligt.
3. Der Bericht über die Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung wird genehmigt.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

- I. Ziffer I.1-2 dieses Beschlusses untersteht dem obligatorischen Referendum.

Olten, 2. Februar 2026

**NAMENS DES STADTRATES VON OLTEN**

Der Stadtpräsident    Der Stadtschreiber



Thomas Marbet



Ramon Christen