

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 SBB, Kanton Solothurn und Stadt Olten vor, das mit grossen Anschlussprojekten der SBB, des Kantons und von Privaten eng verflochten ist. Das Projekt erfüllt vielfältige Funktionen als Mobilitätszentrum in der Agglomeration Olten und für das Schweizerische Bahnnetz. Es stärkt die Region als attraktiven Wohn- und Arbeitsort und die Standortgunst des Kantons als Lebens- und Wirtschaftsraum. Die Gesamtkosten für NBO belaufen sich auf 157 Mio. Franken inkl. Mehrwertsteuer und Reserve (Kostengenauigkeit +/- 10 %). Davon trägt die Stadt Olten einen Kostenanteil von brutto 45.2 Mio. Franken. Nach Abzug der voraussichtlichen Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes der fünften Generation verbleiben der Stadt Nettokosten von rund 28.1 Mio. Franken; dies entspricht einem Kostenanteil von knapp 18 % an den 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 Brutto-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, der hohe Nutzen und die Dringlichkeit des Projektes werden durch die Aufnahme als prioritäre Massnahme in der Vorlage «Verkehr '45» des Bundesrates und im zugrundeliegenden Gutachten von Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann (ETH Zürich) bestätigt.

Der Bahnhof Olten ist zugleich ein stark frequentierter öffentlicher Raum mit grosser Bedeutung 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, Veloabstellanlagen sowie Angebote für den motorisierten Individualverkehr.

Bereits heute ist der Bahnhof stark ausgelastet. In den kommenden 15 Jahren wird mit einem deutlichen Anstieg des Passagieraufkommens um 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 Attraktivität des Standorts für Pendlerinnen und Pendler sowie

für Unternehmen mit hohen Anforderungen an eine zuverlässige Verkehrsanbindung und stärkt somit den Wirtschaftsstandort Olten.

NBO umfasst im Wesentlichen den Ausbau der aareseitigen 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 Parkieranlagen für den Auto-, Moto- und Radverkehr. Ziel sind ein gut abgestimmtes Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmenden sowie einfachere, schnellere und sicherere Umsteigebeziehungen zwischen Fuss-, Velo-, Auto-, Bus- und Bahnverkehr.

Die einzelnen Projektbestandteile von NBO sind eng aufeinander abgestimmt und bilden ein funktionales Ganzes. Die unterirdischen Abstellanlagen und der Ausbau der Passagen- und Uferebene für den Fuss- und Veloverkehr sind Voraussetzungen für die Anordnung der neuen Bahnzugänge und leistungsfähige Organisation des Knotens Bahnhofplatz auf der Stadtebene. NBO ist darum nur als Ganzes realisierbar.

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 und die Sanierung des Postplatzes inkl. südlichem Teil der Kantonsstrasse und Bahnhofquai. Anschliessend an 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 Uferweg geschaffen werden kann. In ihrer Gesamtheit stärken diese Projekte Olten sowohl als Verkehrsknoten, als Adresse, wie 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.

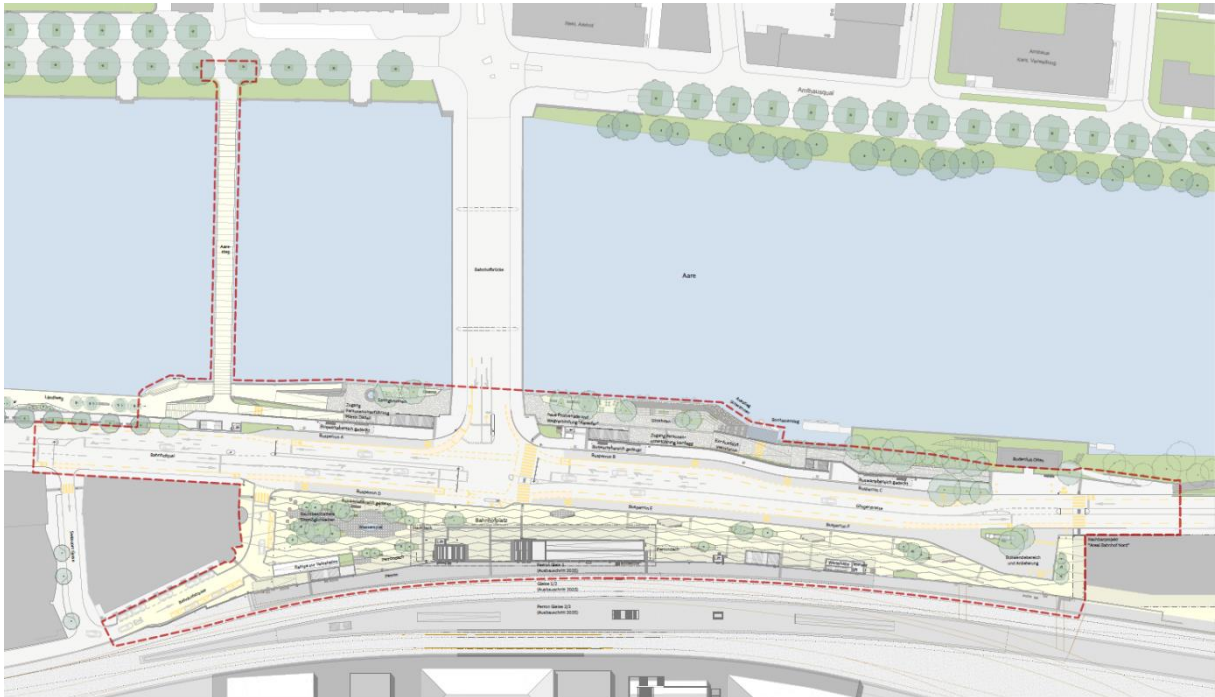


Abbildung 1: Gesamtübersicht des Projektperimeters (roter Rand) auf der Stadtebene

2.2 Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz steht künftig in erster Linie den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie nachgeordnet dem Radverkehr zur Verfügung. Künftig werden 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 «Stadtdachs» 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 (vgl. 2.4). Die Vertikalverbindungen wurden so organisiert, dass die Passagenebene mit der Stadtebene räumlich verbunden und tageslichtbeleuchtet wird. Der neue Hauptzugang und das Dach wurden aus ortsbaulichen Überlegungen axial zur Bahnhofbrücke und zum Aufnahmegebäude gelegt.

Im Norden schliesst der Platz an Baufeld 1 und an den «Boulevard» im Areal Bahnhof Nord an.



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 Kantonsstrasse 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-Unterführung und bis zum später nachfolgenden Ausbau der Martin-Disteli-Unterführung (Drittprojekte SBB) ergeben sich Zwischenzustände, die bspw. zur Martin-Disteli-Unterführung mit provisorischer Rampe, Treppe und einem Logistik-Lift gelöst werden (vgl. Abb. 3).

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



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.

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.

5 / 15

2.6 Aareufer

Kaum ein anderer Schweizer Bahnhof verfügt über eine derart attraktive Lage mit direktem Uferanstoss und einer Terrasse mit Sicht 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 Flussseite hin erweitert und mit Sitzgelegenheiten zu einem angenehmen Aufenthaltsort mit ausreichend Platz für Fussgängerströme aufgewertet wird.

Im Abschnitt Bahnhofbrücke wird der Uferweg am rechten Aareufer unter der Brücke durch weitergeführt und am Ruderhaus vorbei bis zur Eggerallee, dem Fussweg entlang der Gösgerstrasse, auf Aareniveau 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 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. Abseits des hektischen und lauten Verkehrs der Bahnhofbrücke

eröffnet sich 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-Denkmalschutz.

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. Die damit verbundenen Auflagen werden entsprechend umgesetzt.

2.10 Angrenzende Projekte

Die SBB (in Abbildung 6 blau hinterlegt) plant im Bereich des Bahnhofs Olten grosse Anschlussprojekte für den Ausbau der Publikumsanlage (2), die Bahnhofslogistik (3) sowie 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) ist im Agglomerationsprogramm 5. Generation enthalten.

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

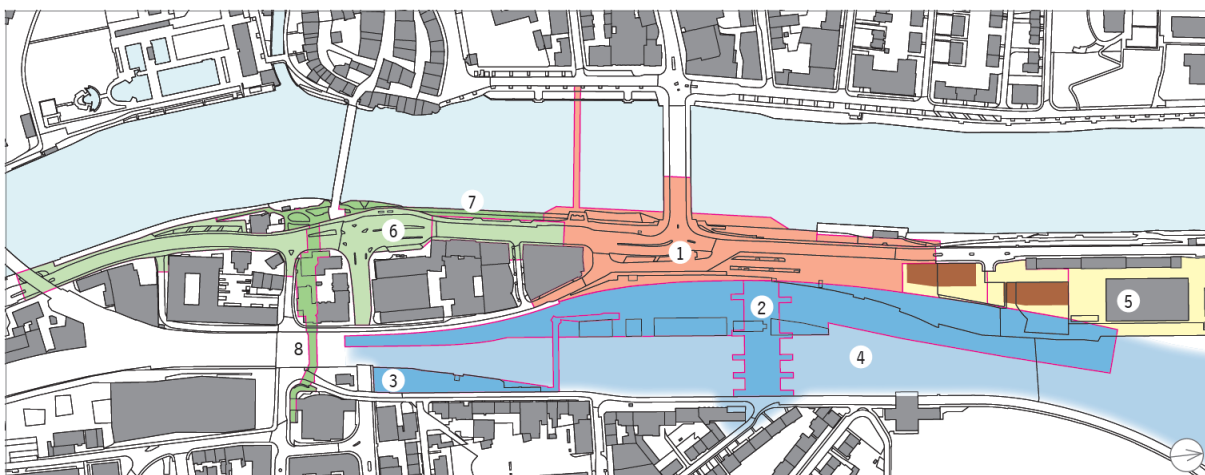


Abbildung 6: Mit NBO verbundene Drittprojekte

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 Bauherrengemeinschaft 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 Aarerraums 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 Bahnhofslogistik. Das Vorprojekt wurde 2022-2024 erarbeitet, das Bauprojekt bis Ende 2025. Im ersten Semester 2026 wurden die Prüfläufe durchgeführt. Die Bewilligungsverfahren werden im zweiten Semester 2026 gestartet. Die Realisierung ist für 2029 bis 2035 geplant.

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 kommunale Leitverfahren ist zweistufig, bestehend aus Anpassungen im Zonen- und Erschliessungsplan (Nutzungsplanverfahren) und einem nachgelagerten Baugesuchsverfahren.

Das Kantonsstrassenprojekt wird 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 diesem koordiniert.

Die kommunale und die kantonale Nutzungsplanung waren Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung vom August bis September 2025 (s. Kap. 4).

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 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.

Die Auflage der kommunalen und kantonalen Nutzungspläne erfolgt im dritten Quartal 2026, die Baupublikation voraussichtlich im vierten Quartal 2026.

3.3 Realisierung

Es ist vorgesehen, NBO innerhalb von sechs Jahren, von 2029 bis 2035 (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, der bis zum Bauabschluss bestehen bleibt, werden 12 Haltekanten erstellt.

In Bauphase 2 (Ende 2030 bis Anfang 2032) werden die uferseitigen Kunstbauten für den Aarestieg und erste Abschnitte für die Velostation und Personenunterführungen realisiert.

In den Phasen 3 und 4 (Anfang 2032 bis Mitte 2033) werden der Hauptteil des Parkings, die Personenunterführung Hardegg und Passage West erstellt.

In Phase 5 (Mitte 2033 bis Ende 2034) werden die neuen Bahnzugänge Martin-Disteli und Hardegg erstellt, die Velostation und Passagenebene fertiggestellt.

In Phase 6 (Mitte 2034 bis Mitte 2035) werden die Dächer und das Perron mit den notwendigen SBB-Infrastruktur-Anlagen realisiert.

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

Anschliessend an NBO ist der Ausbau der Publikumsanlage (Drittprojekt der SBB) geplant.

4. Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung

Eine erste öffentliche Mitwirkung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept NBO wurde im Jahr 2019 durchgeführt. Vom 18. August bis 16. September 2025 wurde zudem die Mitwirkung zur Nutzungsplanung NBO durchgeführt und das Projekt der Bevölkerung im Detail vorgestellt. Der Mitwirkungsbericht wurde am 3. Februar 2026 veröffentlicht.

Das Interesse der regionalen und lokalen Bevölkerung am Projekt war in beiden Mitwirkungen sehr hoch. Der Handlungsbedarf für den neuen Bahnhofplatz wurde in beiden Mitwirkungen als dringend und unbestritten bestätigt. Es wurden zahlreiche Vorschläge und Hinweise eingebracht, die zu wesentlichen Projektoptimierungen und Ergänzungen in der Weiterbearbeitung seit 2019 geführt haben und weiterhin führen können.

Aus der Mitwirkung vom Herbst 2025 haben sich folgende zentralen Erkenntnisse ergeben:

Kommunale Nutzungsplanung: Viele Anliegen waren bereits in der Planung berücksichtigt oder werden in der Ortsplanungsrevision behandelt (z.B. Vorgaben zu Nachhaltigkeit und Klimaanpassung). Für die spezifische Nutzungsplanung NBO bestand 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.

Der Kostenteiler wurde in den Jahren 2014 - 2015 erarbeitet, 2016 festgelegt und seither nur der Projektentwicklung und Teuerung entsprechend angepasst. Der Teiler basiert auf dem Prinzip, dass die Kosten der jeweiligen Projektbestandteile, «Module» genannt, ihrem jeweiligen Nutzen entsprechend aufgeteilt werden. Stand Bauprojekt sind diese Abgrenzungen sehr detailliert, unter Berücksichtigung aller Anteile an technischen Ausrüstungen wie Leitungen, Fluchtwege etc. und modulübergreifenden Kosten wie bspw. Bauinstallationen, Verkehrsführung und Kommunikation.

Die Realisierung und der Betrieb des neuen Bahnhofplatzes werden schlussendlich in einem «Bahnhofvertrag» 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 Rechnungslegung von Stadt und Kanton

Stadt und Kanton tragen die nicht von der SBB finanzierten Projektanteile je hälftig. In der Rechnungslegung bestehen gewisse Unterschiede. Unter Berücksichtigung des Trennungsverbots gemäss kantonaler Rechnungslegungsvorgabe werden stadtseitig auch die Kosten für die strategische Planung im Umfang von 1 Mio. Franken mitbewilligt.

Die Vorlage des Kantons basiert noch auf der Kostenschätzung Vorprojekt mit +/- 20 % Kostengenauigkeit. Die Stadt gründet ihre Kreditvorlage auf den inzwischen vorliegenden, geprüften Kostenvoranschlag Bauprojekt mit +/- 10 % Kostengenauigkeit. Die Kostenschätzung Vorprojekt wurde im Kostenvoranschlag Bauprojekt insgesamt sehr genau bestätigt. Die Bruttokosten seitens Stadt und Kanton fallen geringfügig tiefer aus als Stand Vorprojekt, daraus bildet sich eine etwas höhere Reserve für Unvorhergesehenes von 10 %.

In der Nettobetrachtung dieser Vorlage wird zudem der höhere Agglomerationsbeitrag gemäss Botschaft des Bundesrates vom 19. Juni 2026 ausgewiesen (s. unten).

5.3 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:

Bewilligte Kredite	Datum	Betrag [Fr. inkl. MwSt.]
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
Total bewilligte Kredite		3'700'000.00

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

Das Vorprojekt, Bauprojekt und Bewilligungsverfahren (SIA-Phasen 31-33) werden mit dem vom Gemeindeparlament am 24. September 2020 genehmigten Projektierungskredit im Umfang von 2.7 Mio. Franken finanziert.

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

5.4 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Projektierung und Ausführung NBO wurden auf Basis des Kostenvoranschlags Bauprojekt, mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 %, auf 147.1 Mio. Franken (inkl. MwSt.) ermittelt (Stand Vorprojekt: 147.9 Mio. Franken). Darin enthalten sind sämtliche Kosten für die SIA-Phasen 31-53 (Vorprojekt bis Bauabschluss), exklusive Reserve und ohne die in der Stadt mitbewilligten Vorphasen.

Die Gesamtkosten für die Stadt Olten betragen ab Vorprojekt 45.2 Mio. Franken (inkl. MwSt.), dies entspricht 28.8 % der Gesamtkosten. 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 Divisionen SBB Immobilien und SBB Infrastruktur.

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

Gesamtkosten (SIA-Phasen 31-53) in Mio. Franken ¹	Stadt Olten	Total alle Bauherren
Gesamtkosten exkl. Reserve	41.1	147.1
Reserve	4.1	9.9
Gesamtkosten	45.2	157.0

¹ Kostenstand April 2025, Teuerung gemäss schweizerischem Baupreisindex, Espace Mittelland, Tiefbau, gerundete Werte

Die Kostengenauigkeit beträgt im aktuellen Projektstand +/- 10 %

- 10 %	Kostenschätzung [Fr.]	+ 10 %
40'680'000.00	45'200'000.00	49'720'000.00

5.5 Verpflichtungskredit

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

Verpflichtungskredit, Total Stadt Olten	[Fr. inkl. MwSt.]
Strategische Planung (Vorphasen)	1'000'000.00
Gesamtkosten Projektierung und Ausführung, inkl. Reserve	45'200'000.00
Bruttokosten (Kredit Antrag)	46'200'000.00

5.6 Agglomerationsbeitrag des Bundes

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. Am 19. Juni 2026 hat der Bundesrat die «Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45» in die Vernehmlassung geschickt, in der die Ausbauschritte für die Bahninfrastruktur und die Nationalstrasse und die Beiträge des Bundes an das Programm Agglomerationsverkehr neu als Gesamtvorlage behandelt werden. In der Botschaft wird die Mitfinanzierung von NBO bestätigt. Der Beitragssatz für das Programm AareLand wurde aufgrund der grossen Bedeutung des Vorhabens neu auf 40 % festgelegt, die Bauherrschaft hatte mit 30 % gerechnet. Daraus ergibt sich ein höherer Bundesbeitrag von 31.58 Mio. Franken zzgl. MwSt. und allfällige Teuerung, brutto 34.2 Mio. Franken, je 17.1 Mio. Franken für die Stadt und den Kanton.

5.7 Voraussichtliche Nettokosten

Die voraussichtlichen Nettokosten der Stadt Olten für die Projektierung und Ausführung NBO belaufen sich neu auf total **28.1 Mio. Franken (inkl. MwSt.)**. Dies entspricht einem Anteil von **17.9 % an den Gesamtkosten**. Mit Einbezug der Kosten für die Vorphasen belaufen sich die Nettokosten auf total rund **29.1 Mio. Franken inkl. MwSt.**

Voraussichtliche Nettokosten, Total Stadt Olten, gerundet	[Mio. Franken inkl. MwSt.]
Bruttokosten (Kredittrag) inkl. Reserve	46.2
Agglomerationsbeitrag des Bundes	– 17.1
Nettokosten	29.1

5.8 Finanzierung

Der Kostenanteil der Stadt Olten an die Verkehrsdrehscheibe NBO liegt mit total 45.2 Mio. Franken bei 28.8 % der Gesamtkosten. Nach Abzug des Agglomerationsbeitrages verbleiben voraussichtliche Nettokosten von 29.1 Mio. Franken, dies entspricht 17.9 % der Gesamtkosten. Die SBB trägt mit 66.6 Mio. Franken 64.2 % der Kosten an NBO bei. Die von der SBB separat finanzierten Anschlussprojekte im Bahnhof Olten bewegen sich im dreistelligen Millionenbereich. Im Areal Bahnhof Nord werden private Investitionen im dreistelligen Millionenbereich getätigt.

Das Agglomerationsprogramm AareLand der 5. Generation wird vom Bund mit dem maximalen Beitragssatz von 40 % unterstützt. NBO hat mit 5 Prozentpunkten an die hohe Bewertung beigetragen. Davon profitieren bspw. die Umfahrung Oensingen, die ERO+ und die kantonalen sowie kommunalen Velomassnahmen in Olten, darunter die Winkelunterführung.

Der Neue Bahnhofplatz ist insbesondere eng mit den Substanzerhalt- und Ausbauprojekten der SBB verzahnt. Die Investitionsanteile der Stadt und des Kantons in NBO bewegen sich bei je rund 3.5 % der Gesamtinvestitionen in den Bahnknoten Olten.

Die grossen Hebelwirkungen und vielen Abhängigkeiten machen NBO zu einer besonders wirtschaftlichen und notwendigen Investition für die Stadt Olten, den Kanton Solothurn und die SBB.

Mit der Umsetzung des Projektes entstehen zudem 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.

Der Bahnhofplatz Olten ist das Tor des Kantons zum nationalen und internationalen Schienennetz. Auch die Verbesserung der Adressbildung schafft Anreize für Besuchende, Investoren und für die pendelnde Bevölkerung. Olten ist historisch eng mit der Bahnentwicklung und mit der SBB verbunden. Die «Eisenbahnerstadt» ist eine Marke und Teil der Identität von Olten.

5.9 Nachhaltigkeit

Das Projekt NBO ist mit der kantonalen Richtplanung und mit der Ortsplanung abgestimmt. Mit dem Ausbau als multimodale Verkehrsdrehscheibe 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 für die Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft erzielt.

Die Nachhaltigkeit der gewählten Lösung kann aufgrund der stufenweisen Planung, der umfassend durchgeführten Variantenstudien sowie der im Projektverlauf erfolgten Optimierungen nachgewiesen werden. Umweltaspekte wurden systematisch untersucht und wenn möglich berücksichtigt. Die Anforderungen des Ortsbildschutzes wurden ebenfalls 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 (massvolle Videoüberwachung, wo sinnvoll und nötig) 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. Durch Berücksichtigung des SNBS-Infrastruktur-Standards werden auch die Stoffflüsse, graue Energie, Bauweisen und Ausschreibungen auf nachhaltige Lösungen optimiert.

5.10 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 eines ablehnenden Entscheides seitens Stadt oder Kanton würde das Gesamtprojekt für alle beteiligten Bauherren als verworfen gelten. Die bereits getätigten Investitionen müssten per sofort abgeschrieben werden. Zudem würden Abstimmungsprobleme mit den SBB drohen, welche ihre Gleis- und Publikumsanlagen für längere Züge und höhere Kapazitäten erweitern wollen.

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 könnte bei einer Ablehnung nicht umgesetzt werden. Dies würde die Wirkung der bereits realisierten Projekte erheblich mindern und grosse Anschlussprojekte gefährden.

Beschlussesantrag:

I.

1. Für die Projektierung und Ausführung des Projekts «Neuer Bahnhofplatz Olten (NBO)» wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 46'200'000.00 (inkl. MwSt, Kostenangaben +/- 10 %) zugunsten Konto Nr. 6150.5010.001 Neuer Bahnhofplatz genehmigt.
2. Eine allfällige Bauteuerung (Baupreisindex Tiefbau, Espace Mittelland, Stand April 2025 mit 115.4 Punkten, Basis Oktober 2015) gilt als mitbewilligt.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Die Ziffern I.1 und I.2 dieses Beschlusses unterstehen dem obligatorischen Referendum.

Olten, 03. August 2026

NAMENS DES STADTRATES VON OLTEN

Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber a.i.



Thomas Marbet



Markus Dietler