

Olten, Finanzierungsbeteiligung des Kantons Solothurn am Agglomerationsprojekt «Neuer Bahnhofplatz Olten»; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 13. Januar 2026, RRB Nr. 2026/30

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage.....	5
2. Zielsetzung.....	6
3. Projektbeschreibung.....	7
3.1 Gesamtprojekt	7
3.2 Kantonsstrasse	7
3.3 Velostationen.....	8
3.4 Parkhaus	8
3.5 Bahnhofplatz.....	8
3.6 Aaresteg.....	9
3.7 Aareufer.....	9
3.8 Passage West.....	10
3.9 Denkmal- und Ortsbildschutz	10
3.10 Angrenzende Projekte.....	10
4. Umsetzung.....	11
4.1 Planung und Mitwirkung	11
4.2 Finanzierungs- und Genehmigungsverfahren.....	11
5. Umwelt	12
6. Kosten und Finanzierung	12
6.1 Bisherige Kredite	12
6.2 Vereinbarung für die Zusammenarbeit.....	12
6.3 Gesamtkosten und anteilige Projektkosten	13
6.4 Kreditvorlage	13
7. Wirtschaftlichkeit.....	14
8. Nachhaltigkeit	14
9. Rechtliches	15
10. Auswirkungen einer Ablehnung	15
11. Antrag.....	16
12. Beschluszesentwurf.....	17

Kurzfassung

Der Bahnhof Olten ist einer der wichtigsten Bahnknoten der Schweiz und gilt historisch als Kilometer Null des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Als zentrale Drehscheibe für die regionale, kantonale, nationale und internationale Mobilität ist er bereits heute stark ausgelastet. Mit dem Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» (NBO) wird der Bahnhof gezielt auf das erwartete Passagierwachstum ausgerichtet. Das Vorhaben verbessert Erschliessung, Kapazität und Aufenthaltsqualität, stärkt Olten als leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe und leistet einen Beitrag zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets. Gleichzeitig erhöht es die wirtschaftliche Attraktivität des Standorts für Pendlerinnen und Pendler sowie für Unternehmen mit hohen Anforderungen an eine verlässliche Verkehrsanbindung.

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.

NBO umfasst im Wesentlichen die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit der angrenzenden Kantonsstrasse, ein neues unterirdisches Parkhaus, zwei neue Velostationen, die Verlängerung der Personenunterführung Hardegg mit einer Querverbindung zur Personenunterführung Martin-Disteli, den Bau eines zusätzlichen Aarestegs sowie die Aufwertung des Aareraums. Dadurch werden die Umsteigebeziehungen zwischen Fuss-, Velo-, Auto-, Bus- und Bahnverkehr einfacher, schneller und sicherer. Die enge Zusammenarbeit von Kanton Solothurn, Stadt Olten und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ermöglicht eine optimale Abstimmung von Planung, Bau und Betrieb sowie die Nutzung von Synergien.

Das Projekt NBO ist Teil einer umfassenden Transformation des gesamten Bahnhofgebiets. Für den geplanten Angebotsausbau werden später Gleis- und Publikumsanlagen erweitert, um längere Züge und zusätzliche Kapazitäten bewältigen zu können. Zudem wird das Areal Bahnhof Nord zu einem gemischt genutzten Quartier weiterentwickelt. Insgesamt entsteht ein Bahnhofgebiet mit einer leistungsfähigen, modernen, multimodalen Mobilitätsdrehscheibe von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung, welche den Wirtschaftsstandort stärkt.

Die Gesamtkosten für den Kanton betragen brutto 45,2 Mio. Franken inkl. Mehrwertsteuer (MWST.). Davon entfallen 3,7 Mio. Franken auf die Projektierung und 41,5 Mio. Franken auf die Ausführung. Vom Verpflichtungskredit für die Ausführung können voraussichtlich rund 13,0 Mio. Franken in Abzug gebracht werden, da Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in dieser Höhe erwartet werden. Der Netto-Verpflichtungskredit für die Ausführung beläuft sich somit auf 28,5 Mio. Franken. Rund ein Drittel dieses Betrags ist für Investitionen in den öffentlichen Verkehr (ÖV) vorgesehen, rund zwei Drittel für den Strassenbau. Die Realisierung des Projekts ist für die Jahre 2028 bis 2032 geplant.

Obwohl lediglich der Anteil der Nettoinvestitionsbeiträge für den öffentlichen Verkehr (ÖV) von 9,5 Mio. Franken die obligatorische Volksabstimmung auslöst, bildet der Gesamt-Verpflichtungskredit von brutto 45,2 Mio. Franken (Netto-Verpflichtungskredit Ausführung 28,5 Mio. Franken) den Gegenstand für die Volksabstimmung. Ebenfalls Gegenstand einer Volksabstimmung ist der Verpflichtungskredit der Stadt Olten. Die Volksabstimmungen auf kantonaler und städtischer Ebene sind zeitgleich geplant.

Die Projektpartner Kanton Solothurn, Stadt Olten und SBB projektieren und realisieren NBO gemeinsam. Diese Konstellation bietet die Chance, das Bahnhofgebiet integral und zukunftsgerichtet für die kommenden Jahrzehnte zu entwickeln. Eine Ablehnung durch den Kanton Solothurn würde zum Abbruch des gesamten Projekts führen. Zudem wäre es der SBB nicht möglich,

die Gleis- und Publikumsanlagen wie geplant zu erweitern. Längere Züge und höhere Kapazitäten könnten dadurch nicht umgesetzt werden.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über einen Verpflichtungskredit für das Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten».

1. Ausgangslage

Der Bahnhof Olten ist einer der wichtigsten Bahnknoten der Schweiz und gilt historisch als Kilometer Null des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Als zentrale Drehscheibe für die regionale, kantonale, nationale und internationale 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 den Ausbau des Bahnhofplatzes Olten als Massnahme mit höchster Priorität für die langfristige Entwicklung des schweizerischen Verkehrssystems einstuft.

Der Bahnhof Olten ist zugleich ein stark frequentierter öffentlicher Raum mit grosser Ausstrahlung auf die Umgebung und ein zentrales städtebauliches Orientierungsmerkmal. Das multimodale Mobilitätsangebot ist umfassend und in der weiteren Umgebung einmalig. Es umfasst 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 Velo-verkehr stehen mit den Personenunterführungen, den kommerziellen Angeboten sowie den unter- und oberirdischen Veloparkieranlagen wichtige und stark genutzte Infrastrukturen zur Verfügung.

Bereits heute ist der Bahnhof stark ausgelastet. In den kommenden 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 die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden Kantonsstrasse, den Bau eines neuen unterirdischen Parkhauses, zweier Velostationen, die Verlängerung der Personenunterführung Hardegg mit einer Querverbindung zur Personenunterführung Martin-Disteli, den Bau eines zusätzlichen Aarestegs sowie die Aufwertung des Aareraums. Ziel ist ein gut abgestimmtes Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmenden sowie einfachere, schnellere und sicherere Umsteigebeziehungen zwischen Fuss-, Velo-, Auto-, Bus- und Bahnverkehr.

Das Projekt NBO bildet den zentralen Baustein einer umfassenden Transformation des Bahnhofgebiets. In der Folge plant die SBB die Gleis- und Publikumsanlagen zu erweitern, um längere Züge und höhere Kapazitäten bewältigen zu können. Parallel dazu soll das Areal Bahnhof Nord zu einem gemischt genutzten Stadtquartier am Wasser weiterentwickelt und über den neuen Bahnhofplatz erschlossen werden. Ergänzend ist der Ausbau der Winkel-Unterführung vorgesehen, um erstmals einen durchgehenden, stadtseitenverbindenden Uferweg zu schaffen. In ihrer Gesamtheit stärken diese Projekte Olten sowohl als Verkehrsknoten als auch als attraktiven, gut vernetzten Wohn- und Arbeitsstandort.

2. Zielsetzung

Die Zielsetzungen des Projekts entsprechen den Vorgaben des kantonalen Richtplans, wonach Siedlung und Verkehr bestmöglich aufeinander abzustimmen und die räumliche Mobilität möglichst verträglich abzuwickeln sind. Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV am Gesamtverkehrsaufkommen sollen erhöht werden. Attraktive Angebote des ÖV und gut konzierte, multimodale Mobilitätsdrehscheiben leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Das Bahnhofgebiet Olten ist im Richtplan als Gebiet von kantonaler Bedeutung festgelegt, dessen Aufwertung und vielfältige Nutzung liegen im ausgewiesenen kantonalen Interesse. Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden dabei ein zentrales Element für einen starken Wirtschaftsstandort.

Nachfolgend werden die wesentlichsten Zielsetzungen aus Sicht des Kantons Solothurn in Kurzform wiedergegeben.

- Erleichterung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus), Attraktivierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Einbindung der Kantonsstrasse in den Kontext und die Freiraumgestaltung des angrenzenden Umfelds.
- Schaffung von attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverkehrsverbindungen und zusätzlichen Velostationen.
- Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Olten mit mehr Kapazität, besserem Zugang und aufgewertetem Bahnhofgebiet. Neubau von zeitgemässen Halte- und Parkierungsangeboten für den motorisierten Individualverkehr.
- Mit dem Neubau von Parkhäusern mit direkten Zugängen zum ÖV-Angebot von Bus und Bahn wird das Umsteigen vom Individualverkehr auf den ÖV gefördert und erleichtert.

3. Projektbeschreibung

3.1 Gesamtprojekt

Der Projektperimeter ist in Abbildung 1 ersichtlich. Dieser erstreckt sich in Ost-West-Richtung über rund 200 m vom Perron der SBB bis hin zum Amthausquai auf der gegenüberliegenden Aareuferseite. In Nord-Süd-Richtung reicht dieser über rund 360 m von der Verzweigung Bahnhofquai – Swisscom-Gasse und Bahnhofstrasse bis in das Baufeld 1 der Arealüberbauung Bahnhof Nord auf der Gösgenstrasse. Auf der Stadtebene wird das Projekt im Wesentlichen durch die Kantonsstrasse, den zwischen dieser und den Gleisen gelegenen Bahnhofplatz sowie den neuen Aaresteg geprägt.

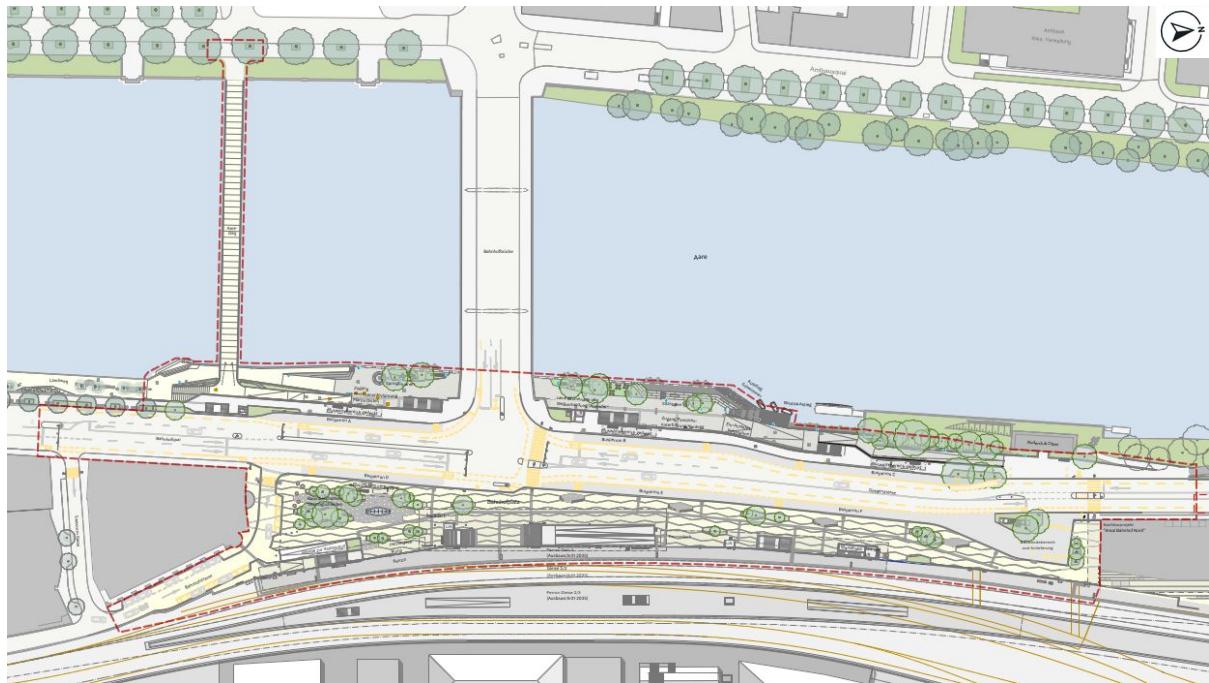


Abbildung 1: Gesamtübersicht des Projektperimeters (roter Rand) auf der Stadtebene.

3.2 Kantonsstrasse

Der Knoten am Bahnhofplatz Olten ist ein zentraler Punkt im Gesamtverkehrssystem der Region Olten. Entsprechend dehnt sich die Kantonsstrasse in diesem Bereich über einen beachtlichen Raum aus. Die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts 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 Stadteinfallstoren 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 möglichst minimalen Flächenbedarf optimiert. Die Bushaltestellen sind auf eigenen Busspuren angeordnet, was eine unabhängige Ampelsteuerung der Busspuren ermöglicht. Die im Projektperimeter verlaufenden Werkleitungen werden künftig gebündelt und zentral in den Straßenkörper verlegt, was den späteren Unterhalt und allfällige Reparaturen vereinfacht.

Auf der primären Fahrbahn, auf der der Hauptverkehr zirkuliert, wird ein lärmindernder Belag eingebaut. Unvermeidbare Verkehrsinseln und vergleichbare Elemente werden in Pflästerung

ausgeführt, um eine hohe Dauerhaftigkeit, einen geringen Unterhaltsaufwand sowie die Konformität mit den Anforderungen an Ausnahmetransportrouten zu gewährleisten.

3.3 Velostationen

Im südlichen Bereich der Passage West entsteht eine neue unterirdische Velostation mit rund 1'000 Abstellplätzen und einer angegliederten Werkstatt. Damit wird ein ausgewiesener Bedarf gedeckt, da die bestehenden Abstellmöglichkeiten heute unzureichend sind und vermehrt zu unerwünschtem «wilden Parkieren» führen.

Ergänzend wird im nördlichen Anschluss der Passage eine weitere Veloparkierung mit rund 500 Abstellplätzen realisiert. Diese ist in die Einstellhalle für den motorisierten Individualverkehr integriert, verfügt jedoch über einen separaten Zugang neben der Personenunterführung Hardegg.

Das ursprünglich eigenständige Projekt «Uferweg Eggerallee» wurde aufgrund der funktionalen Abhängigkeiten in das Projekt NBO integriert.

3.4 Parkhaus

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 Kantsstrasse 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 entstehen 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.

3.5 Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz steht künftig in erster Linie den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie nachgeordnet dem Veloverkehr zur Verfügung. Dadurch gewinnt er deutlich an Aufenthaltsqualität und bietet neue Möglichkeiten zur Identitäts- und Adressbildung. Heute fehlt ein eigentlicher Bahnhofplatz, da der Raum vom Bus- und motorisierten Verkehr durchquert wird. Dies ist auch aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht ungünstig und birgt entsprechende Risiken.

Künftig wird deutlich mehr Raum für das einfache und schnelle Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern sowie für den Aufenthalt geschaffen. Sitzgelegenheiten und Begrünungen laden zum kurzen Verweilen ein. Ein heller Bodenbelag reduziert die sommerliche Hitze. In den Belag eingelassene Bänder gliedern den Platz und sorgen für Orientierung und Auflockerung.

Das aus Stahl und Glas gestaltete Stadtdach ist identitätsstiftend und wurde im Hinblick auf Denkmal- und Ortsbildschutz optimiert. Es überdeckt einen grossen Teil des Platzes und dient unter anderem wartenden Buspassagieren als Witterungsschutz. Fussgängerinnen und Fussgänger, die den Bahnhof über die Aarebrücke erreichen, werden zentral empfangen. Von dort aus können sie direkt über die neue Passage West beide Personenunterführungen, Martin-Disteli (südlich) und Hardegg (nördlich), erreichen.

Im Norden schliesst der Platz an die angrenzende Arealüberbauung Nord sowie an den daneben verlaufenden sogenannten «Boulevard» an, der die nördlich gelegenen Gebiete erschliesst.

3.6 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. Fussgängerinnen und Fussgänger müssen dabei die stark befahrene Kantonsstrasse nicht queren, was die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Der Bedarf nach einer zusätzlichen Verbindung dieser Art wurde in der Bevölkerung klar geäusserst. Eine vergleichbare, jedoch nur temporäre Infrastruktur in Form eines Fussgängerstegs wurde während der Sanierung der Bahnhofbrücke erstellt und intensiv genutzt.

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 einem Projektwettbewerb hervorgegangene Aaresteg trägt mit seiner äusserst schlanken Spannbandkonstruktion den Anforderungen des Ortsbildschutzes in besonderem Mass 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 Bahnhofbrücke eröffnet sich damit künftig in unmittelbarer Nähe zum Wasser ein einmaliger Blick auf die Altstadt von Olten.

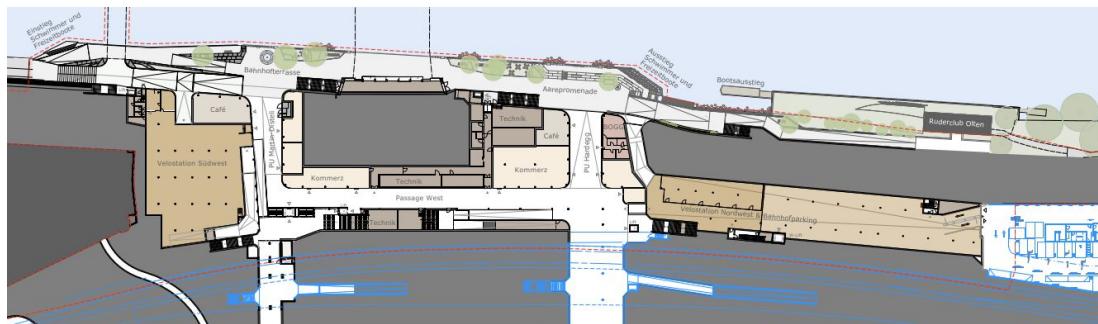


Abbildung 2: Übersicht Passagenebene 1. UG

3.7 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 die Jurakulisse. Die in den 1950er-Jahren gestaltete Bahnhofterrasse ist heute jedoch vorwiegend ein zu knapp bemessener Durchgangsraum mit geringer Aufenthaltsqualität. Künftig wird dieser Bereich deutlich vergrössert, indem die Aareterrassse zur Flusseite hin erweitert und mit attraktiven Sitzgelegenheiten zu einem angenehmen Aufenthaltsort mit ausreichend Platz für Fussgängerströme aufgewertet wird.

Entlang des gesamten Bahnhofs entsteht am Aareufer eine zusammenhängende Bahnhofterrasse mit Sitzbereichen, Trinkwasserbrunnen und Gastronomieangeboten. Bahnhof und Aare werden räumlich, funktional und atmosphärisch stärker miteinander verknüpft und schaffen damit mehr Raum für Aufenthalt, Bewegung und Begegnung im Alltag. Dieser Bereich bildet die natürliche Fortsetzung des bereits umgestalteten Ländiwegs und integriert den neuen Aaresteg sowohl funktional als auch gestalterisch.

3.8 Passage West

Neben der Personenunterführung Martin-Disteli wird neu auch die Personenunterführung Hardegg verlängert und an die Aareterrasse angebunden. Beide Unterführungen unterqueren damit die Kantonsstrasse und erhalten gleichzeitig einen direkten Bezug zum Gewässer. Unterirdisch werden sie durch die neue Passage West miteinander verbunden. Dadurch entstehen sichere und direkte Wegbeziehungen, die auf die künftigen Fussgängerströme ausgerichtet sind. Der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse wird von zunehmenden Fussgängerströmen nicht beeinträchtigt.

Gleichzeitig wird Raum für notwendige Technikräume sowie für kommerzielle Nutzungen geschaffen, die den Anforderungen eines Bahnhofs entsprechen. Vorgesehen sind unter anderem öffentlich zugängliche Cafés, Aufenthaltsräume für die Busbetriebe sowie Räume für technische Installationen, etwa für die Kantons- und Bahnpolizei.

3.9 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-Bahnhofgebäude zwischen den Gleisen 4 und 7 steht zudem unter SBB-Denkmalsschutz.

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 zeitgemäss, eigenständige Gestaltung ermöglichen.

3.10 Angrenzende Projekte

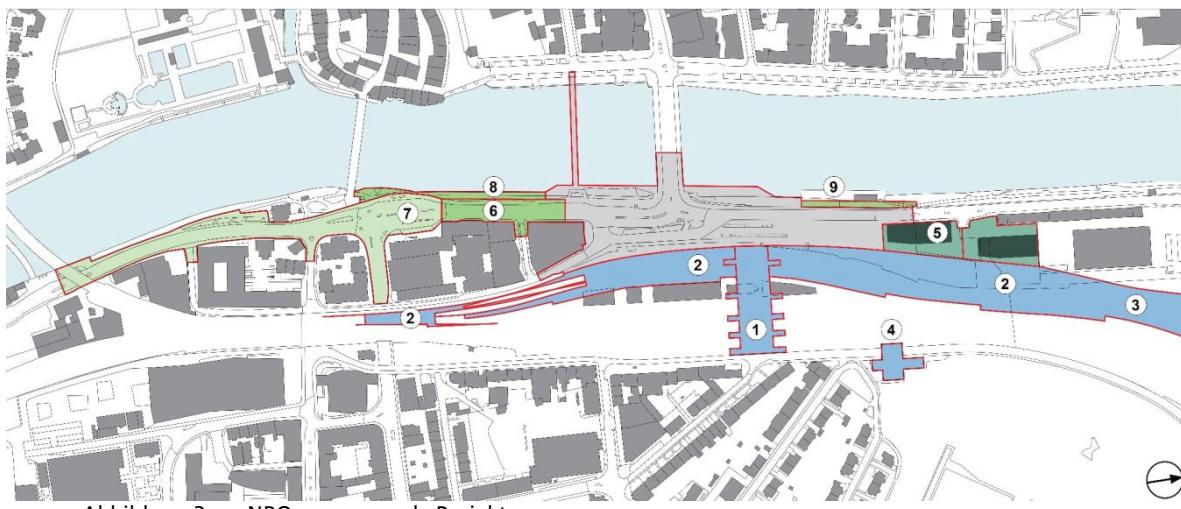


Abbildung 3: an NBO angrenzende Projekte

Die SBB plant im Bereich des Bahnhofs Olten mehrere Projekte (Ziffern 1 bis 4 in blau). Diese beinhalten unter anderem die Verbreiterung der Personenunterführung Hardegg (1) und den Ausbau der Publikumsanlagen (2).

Private investieren in grosszügige Wohn- und Gewerbeüberbauungen (Ziffer 5 in dunkelgrün).

Stadt und Kanton setzen, oder haben bereits weitere wesentliche angrenzende Projekte umgesetzt (Ziffern 6 – 9 in hellgrün). Der Kanton hat den südlichen Teil der Kantonsstrasse, die Aarburgerstrasse mit dem Postplatz (7) und dem Bahnhofquai (8) kürzlich ausgeführt. Zudem ist die Instandsetzung und Ertüchtigung der Trimbacherbrücke weiter nördlich (auf der Abbildung nicht ersichtlich) in Planung. Die Stadt hat den Ländiweg (8) attraktiviert. Das ursprünglich angrenzende Projekt Eggerallee (9) wurde aufgrund zwingender Abhängigkeiten für den Fuss- und Veloverkehr ins Projekt NBO integriert.

Die Abbildung 3 zeigt auf, wie der NBO das zentrale Herzstück dieser grösseren Infrastrukturentwicklung rund um den Bahnhof Olten darstellt.

4. Umsetzung

4.1 Planung und Mitwirkung

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, schlossen sich Kanton Solothurn, Stadt Olten und SBB (Immobilien und Infrastruktur) zusammen. Zwischen 2012 und 2013 wurde eine Testplanung mit vier interdisziplinären Teams durchgeführt. Auf Grundlage des Syntheseberichts 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. Die Gestaltung der Bahnhofzugänge und die Passagenebene wurden in einer Objektstudie vertieft.

Die interne Vernehmlassung erfolgte 2016/2017, die öffentliche Mitwirkung 2019. Das Vorprojekt wurde 2022–2024 erarbeitet; eine zweite Mitwirkung fand 2025 statt. Das bereinigte Projekt soll Mitte 2026 zur Bewilligung und Auflage gelangen.

Das Projekt wurde vom Bund zunächst im Agglomerationsprogramm Aareland der zweiten Generation aufgenommen, später aufgrund der Weiterentwicklung und Integration des Projekts «Uferweg Eggerallee» in die fünfte Generation überführt. Stadt und Kanton rechnen mit substantiellen Bundesbeiträgen von je rund 13 Mio. Franken (inkl. MWST.), deren Zusicherung noch aussteht.

4.2 Finanzierungs- und Genehmigungsverfahren

Die Projektierungsunterlagen liegen in der Bearbeitungstiefe eines Bauprojekts vor.

In der ersten Jahreshälfte 2026 erfolgt der Finanzierungsprozess mit der Behandlung durch den Regierungsrat, die vorberatenden Kommissionen, den Kantonsrat sowie die anschliessende Volksabstimmung. Nach Abschluss dieses Prozesses wird das Genehmigungsverfahren gestartet.

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.

Für den kantonalen Teil – insbesondere das Modul Kantonsstrasse – erfolgt die Bewilligung gemäss den Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) im Rahmen eines kantonalen Erschliessungsplans mit gleichzeitiger Baubewilligung durch den Regierungsrat.

Die weiteren Projektmodule unterliegen den kommunalen Verfahren. Diese umfassen die Revision der Nutzungsplanung (Zonenplan, Erschliessungs- und Lärmempfindlichkeitsstufenplan) sowie die anschliessende Baubewilligung. Da Teile des Projekts in unmittelbarer Nähe zu den Bahnanlagen liegen, ist zusätzlich eine Bewilligung nach Art. 18m des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) durch die SBB erforderlich.

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

5. 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.

Die Ausführungsarbeiten sind gemäss der aktuellen Planung für den Zeitraum 2028 bis 2032 vorgesehen.

6. Kosten und Finanzierung

6.1 Bisherige Kredite

Für die Projektierung wurden bisher Kosten in Höhe von insgesamt 2,95 Mio. Franken (inkl. MWST.) bewilligt. Diese wurden vom Kantonsrat über Sammelverpflichtungskredite für Kleinprojekte, mit Nettokosten von je weniger als 3,0 Mio. Franken, finanziert.

Stand November 2025 erscheinen diese Projektierungskosten als zu knapp bemessen. Es wird daher im Zuge der Bewilligung des Verpflichtungskredites für die Ausführung eine Erhöhung des Verpflichtungskredites für die Projektierung um 750'000.00 Franken inkl. MWST. beim Kantonsrat beantragt.

Die voraussichtlichen Projektierungskosten belaufen sich damit auf insgesamt 3,7 Mio. Franken inkl. MWST.

6.2 Vereinbarung für die Zusammenarbeit

Mittels der Bauherren-Vereinbarung vom 13. September 2022 wurde die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Bauherren Stadt Olten, Kanton Solothurn und Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für das Projekt NBO geregelt. Nebst organisatorischen Regelungen wurde basierend auf der Kostenschätzung des Vorprojekts der generelle Kostenteiler unter den Bauherren für die Phasen Bauprojekt und Bewilligungsverfahren verbindlich geregelt. Die Kostenbeteiligung des Kantons Solothurn für diese Phasen beträgt 28,8 %.

Der Kostenteiler für die nachfolgenden Phasen Realisierung und Bewirtschaftung ist noch nicht abschliessend vereinbart und wird noch definitiv ausgehandelt. Die wesentliche Grundlage dazu bildet der Kostenvoranschlag des Bauprojekts.

6.3 Gesamtkosten und anteilige Projektkosten

Die Gesamtkosten (Projektierung und Ausführung) des Projekts wurden auf Basis des Vorprojekts mit einer Genauigkeit von $\pm 20\%$ auf 157,0 Mio. Franken inkl. MWST. ermittelt. Die nachfolgende Aufstellung gibt die Aufteilung der Kosten über sämtliche Projektpartner gemäss der aktualisierten Kostenschätzung, auf Stand Vorprojekt mit Preisbasis April 2025 wieder.

Die Gesamtkosten (Objektkredit) für den Kanton Solothurn betragen brutto 45,2 Mio. Franken inkl. MWST. (siehe nachfolgende Tabelle). Die Stadt Olten beteiligt sich in identischem Rahmen wie der Kanton mit 45,2 Mio. Franken inkl. MWST. Der Anteil an den Gesamtkosten für den Kanton liegt bei 28,8 %. Rund ein Drittel dieses Betrags ist für Investitionen in den öffentlichen Verkehr (ÖV) vorgesehen und rund zwei Drittel für den Strassenbau. 42,4 % der Gesamtkosten entfallen mit 66,6 Mio. Franken inkl. MWST. auf die SBB, verteilt auf die beiden Divisionen SBB Immobilien und SBB Infrastruktur.

Gesamtkosten und Kostenanteile Kanton Solothurn, brutto in Mio. Schweizer Franken inkl. MWST.

	Kanton Solothurn	Davon ÖV	Davon Strassenbau	Total alle Bauherren
Gesamtkosten exkl. Reserve	42.6	14.7	27.9	147.9
Reserve	2.6	0.9	1.7	9.1
Gesamtkosten / Objektkredite brutto¹	45.2	15.6	29.6	157.0
Anteile	28.8 %	$\sim \frac{1}{3}$	$\sim \frac{2}{3}$	100 %

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

Das Projekt NBO wurde im Agglomerationsprogramm Aareland der fünften Generation neu angemeldet. Die Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) stehen noch nicht fest und können daher in der Kreditvorlage nicht berücksichtigt werden. Aktuell gehen Kanton und Stadt von Beiträgen von insgesamt rund 26,0 Mio. Franken inkl. MWST. aus. Von diesem Betrag entfallen je 50 %, konkret 13,0 Mio. Franken inkl. MWST., auf Kanton und Stadt.

6.4 Kreditvorlage

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

Es ergibt sich die nachfolgende Aufstellung für den Verpflichtungskredit für die Ausführung für den Kanton Solothurn von 41,5 Mio. Franken inkl. MWST.

Kreditvorlage für den Anteil des Kantons Solothurn in Mio. Schweizer Franken inkl. MWST.

Investitionskosten brutto, Total Kanton Solothurn	45,2
Davon zu Lasten Projektierungskredite inkl. Erhöhung	-3,7
Investitionskosten Ausführung brutto, Kanton Solothurn	41,5
Erwartete Bundesbeiträge	13,0
Netto Investitionskosten	28,5
Davon ÖV	rund 1/3 = 9,5
Davon Strassenbau	rund 2/3 = 19,0

Die voraussichtlichen **Netto-Ausführungskosten** betragen für den Kanton **28,5 Mio. Franken inkl. MWST**. Dieser Betrag ergibt sich aus den Brutto-Ausführungskosten von 41,5 Mio. Franken inkl. MWST., abzüglich der voraussichtlichen Beiträge aus dem NAF in Höhe von 13,0 Mio. Franken inkl. MWST. Dies entspricht einem Anteil an den Gesamtkosten eines Fünftels.

7. 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.

Durch die Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Verkürzung und Vereinfachung der Bahn- und Buszugänge und der Verkürzung der Umsteigeebeziehungen, entsteht ein nicht bezifferbarer volkswirtschaftlicher Nutzen.

8. Nachhaltigkeit

Das Projekt NBO ist mit der kantonalen Richtplanung und 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.

Die Projektierung und Ausführung erfolgen konform zu den kantonalen Richtlinien und unter Anwendung der schweizerischen Normen. Anforderungen insbesondere an Wirtschaftlichkeit, Qualität, Lebensdauer und geringe Unterhaltskosten werden dadurch sichergestellt.

9. Rechtliches

Beim vorliegenden Projekt NBO handelt es sich bei den durch den Kanton Solothurn finanzierten Projektbestandteilen sowohl um Investitionen in den öffentlichen Verkehr wie auch den Strassenbau. Für die Ausführung soll ein Verpflichtungskredit von brutto 41,5 Mio. Franken inkl. MWST. bewilligt werden. Massgebend für die Ausgabenkompetenz sind die Nettoinvestitionsbeiträge über 9,5 Mio. Franken inkl. MWST. für die Projektbestandteile gemäss § 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BGS 732.1). Diese unterliegen gemäss § 10 Absatz 2 ÖVG dem ordentlichen Finanzreferendum. Es handelt sich damit um neue einmalige Ausgaben von mehr als 5,0 Mio. Franken inkl. MWST.

Nach § 40^{bis} Kantonsratsgesetz vom 24. September 1989 (BGS 121.1) muss die Mehrheit der Mitglieder des Kantonsrates diesem Kreditbeschluss zustimmen. Zudem unterliegen Beschlüsse des Kantonsrates über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5,0 Mio. Franken nach Artikel 35 Absatz 1 Buchstabe e der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (BGS 111.1) der obligatorischen Volksabstimmung.

Da der Ausführungs- und der Projektierungskredit das gleiche Projekt betreffen wird mit dieser Vorlage zusammen mit dem Ausführungskredit ebenfalls die Erweiterung des Projektierungskredites von Fr. 750'000.00 beschlossen.

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 den Kanton Solothurn deutlich teurer, da wichtige Synergien mit der Stadt Olten und den SBB nicht mehr nutzbar wären.

Die durch den Kanton 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.

Obwohl für die Bestimmung der Ausgabenkompetenz lediglich der Anteil der Nettoinvestitionsbeiträge für den ÖV von 9,5 Mio. Franken massgebend ist, bildet der Gesamtkredit (Ausführungskredit zzgl. Erweiterung Projektierungskredit) von brutto 45,2 Mio. Franken die Kreditvorlage. Wird dieser vom Kantonsrat oder in der Volksabstimmung abgelehnt, gilt die Vorlage insgesamt als verworfen. Eine Ablehnung durch den Kanton Solothurn würde zum Abbruch des gesamten Projekts führen. Zudem wäre es der SBB nicht möglich, die Gleis- und Publikumsanlagen wie geplant zu erweitern. Längere Züge und höhere Kapazitäten könnten dadurch nicht umgesetzt werden.

Die Stadt Olten stimmt zeitgleich über ihren städtischen Finanzierungskredit ab. Ein allfällig genehmigter städtischer Kredit würde bei einer Ablehnung durch den Kanton verfallen. Aus Sicht der Stadt Olten wäre dies eine verpasste Chance, den Bahnhofplatz als erweitertes Zentrum aufzuwerten sowie die erleichterte Fuss- und Veloverbindung zwischen den beiden Stadtteilen weiterzuführen. Auch der geplante Aarezugang als Ergänzung zum realisierten Ländiweg könnte nicht umgesetzt werden, obwohl hierfür gemäss Mitwirkung ein starkes Bedürfnis in der Bevölkerung besteht.

Die SBB haben bereits einen wesentlichen Teil der Finanzierung gesichert. Die endgültige finanziertechnische Freigabe erfolgt bei den SBB erst in einer späteren Projektphase und damit nachgelagert zu den Abstimmungen von Stadt und Kanton. Eine Ablehnung durch den Kanton würde den Verfall der bereits genehmigten SBB-Kredite zur Folge haben.

Das Herzstück der Entwicklung rund um den Bahnhof Olten, wie in Abbildung 3 dargestellt, könnte bei einer Ablehnung nicht umgesetzt werden. Dies würde die Wirkung der bereits realisierten und angrenzenden Projekte erheblich mindern.

11. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlusseentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Susanne Schaffner
Frau Landammann

Yves Derendinger
Staatsschreiber

12. Beschlussesentwurf

Olten, Finanzierungsbeteiligung des Kantons Solothurn am Agglomerationsprojekt «Neuer Bahnhofplatz Olten»; Bewilligung eines Verpflichtungskredites

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 56 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-G¹), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 13. Januar 2026 (RRB Nr. 2026/30), beschliesst:

1. Für die Projektierung des Projekts «Neuer Bahnhofplatz Olten» NBO wird zu dem bereits bewilligten Projektierungskredit vom 2,95 Mio. Franken eine Erweiterung des Projektierungskredites von Fr. 750'000.00 (inkl. MWST., Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Neubau Unterführung, Stand April 2025) bewilligt.
2. Für die Ausführung des Projekts «Neuer Bahnhofplatz Olten» NBO wird ein Verpflichtungskredit von 41,5 Mio. Franken (inkl. MWST., Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Neubau Unterführung, Stand April 2025) bewilligt. Die resultierenden Nettokosten des Kantons liegen voraussichtlich bei 28,5 Mio. Franken inkl. MWST.
3. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 1 verändert sich um die teuerungsbereinigten und durch die allfällige Änderung der MWST. bedingten Mehr- oder Minderkosten.
4. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 2 verändert sich um die teuerungsbereinigten und durch die allfällige Änderung der MWST. bedingten Mehr- oder Minderkosten.
5. Die Kosten für die Projektierung gemäss Ziffer 1 gehen zu Lasten des Kontos 3TK.01494.P.01.
6. Der Verpflichtungskredit nach Ziffer 2 hiervor verändert sich um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten (Schweizerischer Baupreisindex, Espace Mittelland, Tiefbau; Stand April 2025 = 165,3 Indexpunkte, Basis Oktober 1998 = 100 Indexpunkte) und die allenfalls berechtigten Mehrkosten in Folge aussergewöhnlicher Umstände für Bauarbeiten.
7. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsidentin

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt dem obligatorischen Referendum.

¹⁾ BGS 115.1.

Verteiler KRB

Elektronische Publikation im Ratsinformationssystem
Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement, Departementscontroller
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Finanzen
Kantonale Finanzkontrolle
Parlamentscontroller
Parlamentsdienste