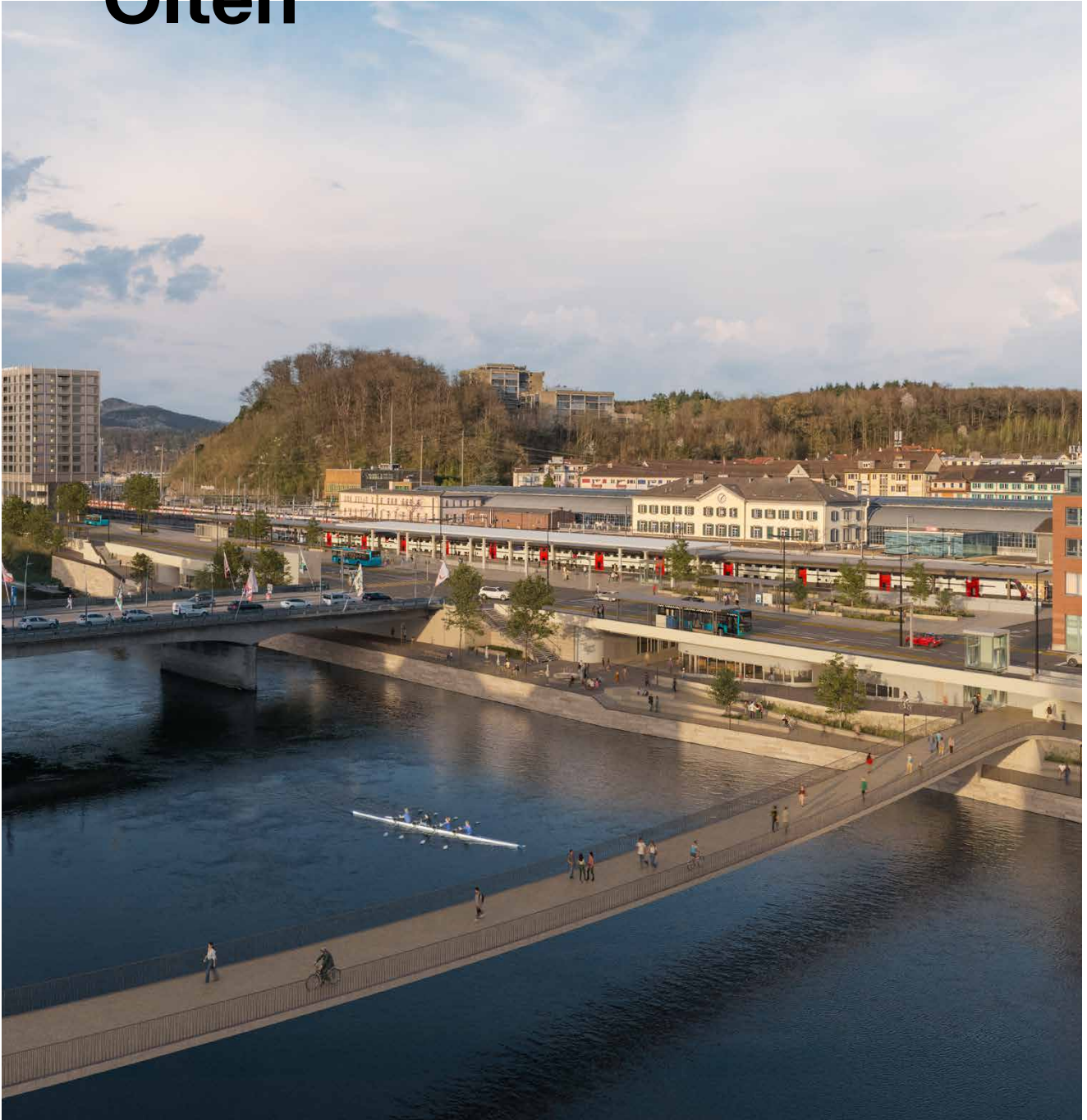


# Neuer Bahnhof platz Olten

Ausbau Bahnhof  
Aufwertung Aareraum  
Verbindung Innenstadt



Ein gemeinsames Projekt der Stadt Olten, des Kantons Solothurn und der SBB  
zur Aufwertung des Mobilitätsknotens mit nationaler Tragweite

# Ausgangslage und Kontext

Als einer der wichtigsten Bahnknoten der Schweiz und regionale Mobilitätsdrehscheibe kommt dem Bahnhof Olten eine Schlüsselrolle in der städtischen, kantonalen und nationalen Entwicklung zu. Das Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» (NBO) stärkt diese Rolle nachhaltig. Es vereint die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, die bessere Erschliessung des Bahnhofs sowie die Aufwertung des Aareraums.

## Was bisher geschah

Mit dem Gesamtprojekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» schliessen sich drei Generationenziele zu einem gemeinsamen Ganzen zusammen: Die Vision eines leistungsfähigen und attraktiven Bahnhofplatzes begleitet die Stadt seit den frühen 1990er-Jahren. Parallel dazu wurde der Aareraum als öffentlicher Lebensraum schrittweise aufgewertet und mit Projekten wie dem neuen Ländiweg weiterentwickelt. Gleichzeitig stand Olten als national bedeutender Bahnknotenpunkt immer im Fokus der Infrastrukturplanung. Das Projekt NBO ist eine räumliche, funktionale und gestalterische Synthese dieser drei Entwicklungslinien. Es verbessert die Mobilität für alle Verkehrsträger, verbindet Stadtteile besser miteinander und verankert die Aare als Aufenthalts- und Verbindungsraum im städtischen Alltag.

## Wo wir heute stehen

Das Bauprojekt ist technisch ausgereift und breit abgestützt. Es wurde über mehrere Jahre hinweg sorgfältig erarbeitet und in jeder Phase breit abgestimmt. Die Ausarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen den Bauherrinnen, den betroffenen Nachbarschaften, städtischen, kantonalen und nationalen Behörden sowie mit Projektpartnern wie Busbetrieben, Interessensgruppen und Verbänden.

Die Bevölkerung konnte ihre Anliegen in die Planung einbringen – 2019 und 2025 im Rahmen von öffentlichen Mitwirkungen. Im September 2026 finden die Kreditabstimmungen in der Stadt Olten und im Kanton Solothurn statt. Baustart ist für 2028 vorgesehen, die Umsetzung bis 2032.

## Was rundherum passiert

Das Projekt NBO steht im Zentrum einer umfassenden Transformation rund um den Bahnhof Olten. Die SBB investiert in eine umfassende Erneuerung der Gleisanlagen im Raum Olten und baut die Publikumsanlage aus, um den Bahnknoten fit für die Zukunft zu machen. Die Massnahmen umfassen ein breites Paket an Einzelprojekten. Für die Reisenden spürbar werden Umbauten in der Insel zwischen Gleis 4 und 7, der Ausbau der Hardegg-Unterführung, ein saniertes Perron 2/3 sowie verlängerte Perrons an den Gleisen 1, 2 und 3. Zudem entstehen in unmittelbarer Nachbarschaft neue Entwicklungspotenziale: Das «Areal Bahnhof Nord» wird zu einem gemischt genutzten Stadtquartier am Wasser – erschlossen über den neuen Bahnhofplatz. Auch die Winkel-Unterführung soll ausgebaut werden, um erstmals einen durchgehenden, stadtseitenverbindenden Uferweg zu schaffen. Die Summe dieser Projekte stärkt Olten nicht nur als Verkehrsknoten, sondern auch als attraktiven, gut vernetzten Wohn- und Arbeitsstandort.

## Die Ziele

Ziel von NBO ist es, eine nachhaltige Transformation in und um den Bahnhof zu fördern: verkehrlich, städtebaulich, ökologisch und sozial. Der Fokus liegt auf der besseren Erschliessung des Bahnhofs aus Richtung der Innenstadt, der Aufwertung des Aareraums sowie der Entlastung des Bahnhofplatzes. Im Zentrum steht dabei eine angemessene Balance zwischen Mobilitätsdrehscheibe und urbanem Lebensraum.

Durch NBO werden die Verkehrsflüsse entscheidend optimiert und die Aufenthaltsqualität nachhaltig gestärkt. Der Bahnhof wird besser zugänglich, durchlässiger gestaltet und funktional weiterentwickelt. Zugleich wird seine Zentrumsfunktion für Olten und die Region stärker betont – als Ort der Begegnung, des Ankommens und der Verbindung.

## Projektorganisation



Der Bahnhof Olten nimmt eine Zentrumsfunktion in der Stadt ein und hat einen grossen Einfluss auf das Stadtbild. Der Stadt Olten ist es besonders wichtig, den Bahnhof nachhaltig in die Stadt zu integrieren.



Der Bahnhof Olten ist eine Mobilitätsdrehscheibe für die gesamte Region. Dem Kanton Solothurn ist es besonders wichtig, ein gutes Zusammenspiel zwischen allen Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.



Der Bahnhof Olten ist ein wichtiger Umsteigebahnhof und ein Knotenpunkt für den Güter- und Personenverkehr in der Schweiz. Die SBB betreibt den Bahnhof Olten und legt den Schwerpunkt entsprechend auf den Ausbau der Bahnhof-Infrastruktur. Seitens der SBB sind die Divisionen Infrastruktur und Immobilien am Projekt beteiligt.

# Städtebauliche Grundidee

Im Rahmen des Projekts «Neuer Bahnhofplatz Olten» (NBO) wird der aareseitige Bereich im und um den Bahnhof – zwischen dem Perron 1 und dem Aareufer – neu geplant.



**Ausbau Bahnhof**

**Aufwertung Aareraum**

**Verbindung Innenstadt**

## A. | Ausbau Bahnhof

Der Bahnhof Olten wird zur offenen **Mobilitätsdrehscheibe** für die Stadt, den Kanton und die ganze Schweiz – mit klaren Wegen, besseren Abläufen und mehr Platz für Reisende und Passanten.



### Mehr Kapazität, bessere Abläufe

Der Bahnhof Olten wird als Mobilitätsknoten weiter gestärkt, mit neuen Zugängen, klarer Struktur und reibungslosen Umsteigewegen. Die Passagenebene wird ausgebaut und intelligent verknüpft. Die Hardegg-Unterführung wird bis an die Aare verlängert, die Martin Disteli-Unterführung wird aareseitig ausgebaut und es entsteht eine neue Querverbindung zwischen den Unterführungen. In den neuen Flächen entstehen Gewerbeangebote (Gastronomie, Verkauf) sowie Technikräume für Betrieb und Sicherheit.

### Mehr Raum zum Verweilen

Auf dem Bahnhofplatz entsteht neuer Raum zum Ankommen und Verweilen. Sitzgelegenheiten, Begrünung und das neue Stadtdach schaffen einen einladenden Ort mit Identität und Aufenthaltsqualität. Zusammen mit den erweiterten Unterführungen entsteht nicht nur ein funktionaler, sondern auch ein atmosphärisch aufgewerteter Bahnhof – lebendig, offen und einladend.



## B. | Aufwertung Aareraum

Am einzigen grossen Bahnhof der Schweiz mit direktem **Wasseranstoss** wird die Aare zum integralen Bestandteil des Stadt- und Bahnhoflebens.



### Die Aare wird Teil des Stadtlebens

Entlang des gesamten Bahnhofs entsteht am Aareufer eine Bahnhofterrasse mit Sitzbereichen, Trinkwasserbrunnen, Gastronomieangeboten. Bahnhof und Aare werden räumlich, funktional und atmosphärisch miteinander verzahnt – für mehr Aufenthalt, Bewegung und Verbindung im Alltag.

### Durchgängige Promenade und Erholungsraum am Wasser

Mit der neuen Bahnhofterrasse wird die Oltnere Aarepromenade vervollständigt – vom Ländiweg bis zur Eggerallee. Sitz- und Badetreppe und eine Anlegestelle ermöglichen das Bötteln oder Schwimmen und laden zum Verweilen ein. Begrünte Flächen mit Stauden und Bäumen ergänzen die Gestaltung, machen den Raum attraktiver und bieten Schatten.

## C. | Verbindung Innenstadt

**Der Aaresteg bietet eine neue Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr über die Aare. Er verbindet südlich der Bahnhofbrücke die Innenstadt mit der Aarepromenade.**



### Neue Verbindung über die Aare

Der Aaresteg verbindet die Innenstadt mit dem Bahnhof und der Aarepromenade. Er überspannt die Aare südlich der Bahnhofbrücke und wird zur neuen Hauptachse für Fuss- und Veloverkehr. Die direkte Anbindung an die Velostationen macht ihn zur zentralen Verbindung zwischen Stadt, Bahnhof und Aareraum.

### Gemeinsam nutzbar, städtebaulich integriert

Der Steg wird als filigrane Spannbandkonstruktion ohne Stützen gebaut – zurückhaltend im Stadtbild, funktional im Alltag. Dank 5,5 Metern Breite ist genügend Raum für den Fuss- und Veloverkehr vorhanden. Auf dem Steg gilt das Regime «Fussweg – Velo gestattet»: Fussgängerinnen und Fussgänger haben Vorrang; Velos dürfen fahren, passen ihre Geschwindigkeit den Umständen an, warnen bei Bedarf und halten nötigenfalls an. Der Steg bringt mehr Verbindung und neue Aufenthaltsqualität in die Stadt.

# Nachhaltigkeit

Im Rahmen von NBO wird Nachhaltigkeit umfassend verstanden. Alle drei Dimensionen – Ökologie, Gesellschaft und Wirtschaft – fließen gleichwertig in die Planung und Umsetzung ein.

## Ökologische Nachhaltigkeit

Das Projekt setzt auf konsequent ökologische Gestaltung: klimaangepasste Bepflanzung, regionale Arten, begrünte Dächer und Fassaden schaffen Lebensräume für Vögel und verbessern das Mikroklima. Regenwasser wird nach dem Prinzip der «Schwammstadt» zurückgehalten, versickert oder gesammelt und zur Bewässerung genutzt. Ressourcenschonende Materialien wie Recycling-Beton und eine Photovoltaikanlage auf Perron 1 ergänzen den nachhaltigen Ansatz.



## Gesellschaftliche Nachhaltigkeit

Das neue Bahnhofsumfeld wird zu einem Ort mit hoher Aufenthaltsqualität: klare Wege, Zugang zur Aare, kostenloses Trinkwasser und moderne WC-Anlagen. Der Raum wird komfortabel und inklusiv gestaltet – für Reisende, Passanten und das ÖV-Personal. Bestehende Kunstwerke bleiben erhalten und werden bewusst integriert. Es wird zudem geprüft, ob während der Bauphase im Rahmen eines Forschungsprojekts auf dem temporären Busbahnhof alternative Strassenbeläge getestet werden können – ein potenzieller Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

## Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

NBO stärkt Olten als attraktiven Wirtschafts- und Wohnstandort mit Zukunft: Die bessere Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln, die unterirdischen Parkiermöglichkeiten mit direktem Zugang sowie die neuen Nutzungen am Bahnhof schaffen Arbeitsplätze, beleben den öffentlichen Raum und fördern lokale Dienstleistungsangebote. Das geplante Gewerbeangebot ergänzt gezielt die Innenstadt, anstatt mit ihr zu konkurrieren. Dank effizienter Bauorganisation und durchdachter Logistik entstehen langfristiger Mehrwert, neue Investitionen und wirtschaftliche Impulse für die gesamte Region.



# Verkehrsregime

Der Bahnhof Olten wird zum leistungsfähigen, sicheren und barrierefreien Mobilitätsknoten für alle Verkehrsteilnehmenden. Die verschiedenen Mobilitätsformen greifen intelligent ineinander und ermöglichen ein schnelles, sicheres und bequemes Umsteigen.

## a. | Öffentlicher Verkehr

Die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs sowie die Umsteigebeziehungen werden im und um den Bahnhof gezielt gestärkt – komfortabler, sicherer und barrierefrei.

## b. | Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bleibt Teil des neuen Bahnhofs – in klar geregelter, zukunftsorientierter Form. Ziel ist es, Raum effizient zu nutzen, den Bahnhof optimal zu erschliessen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern – unter anderem mit unterirdischen Parkiermöglichkeiten.

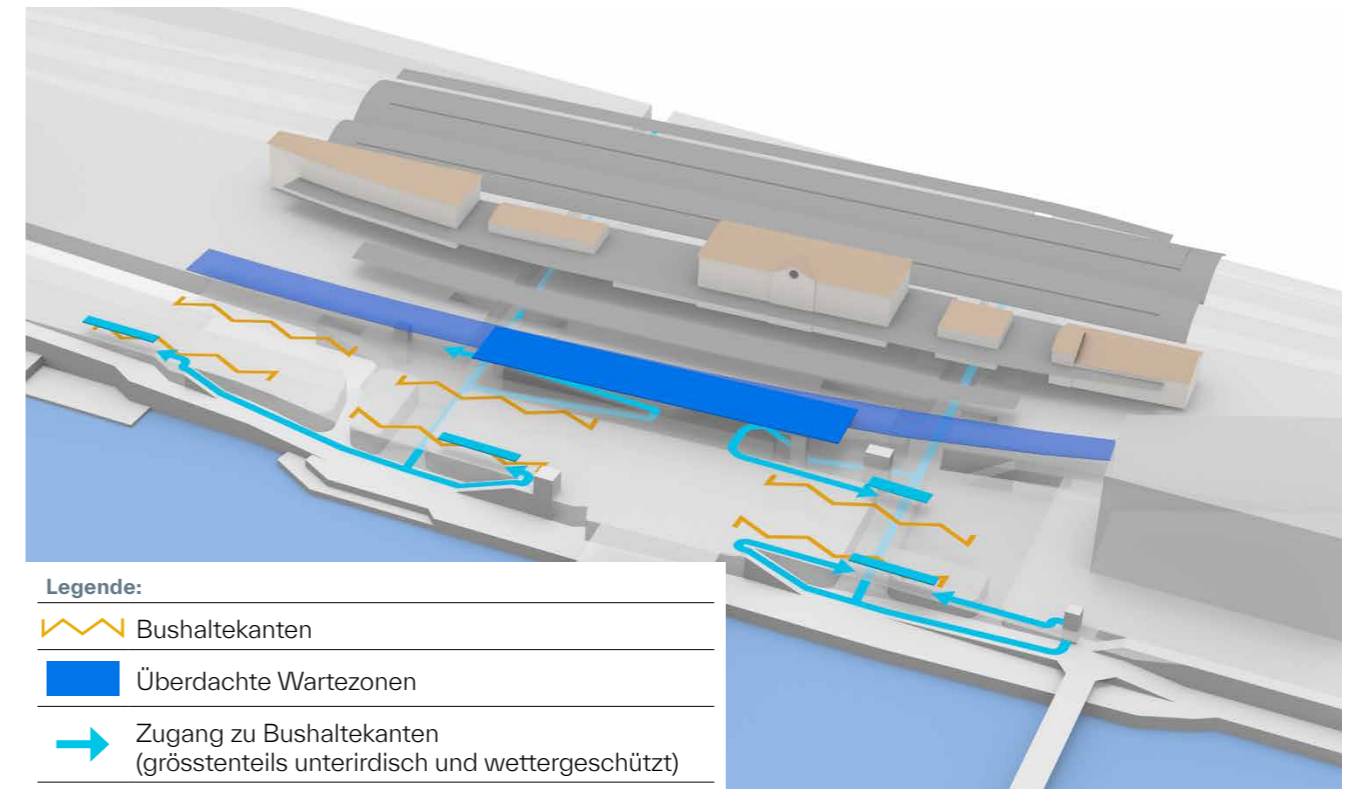
## c. | Fussverkehr

Der Fussverkehr bewegt sich künftig auf einer eigenen Ebene – sicher, bequem und mit neuen Zugängen und Plätzen.

## d. | Veloverkehr

Der Bahnhof Olten wird zum regionalen Veloknoten mit zwei neuen, grossen Velostationen, guter Erreichbarkeit und mehr Raum für Velofahrende.

## a. | Öffentlicher Verkehr



Legende:

— Bushaltekanten

■ Überdachte Wartezonen

→ Zugang zu Bushaltekanten  
(grösstenteils unterirdisch und wettergeschützt)

Prinzipdarstellung – ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder technische Genauigkeit.

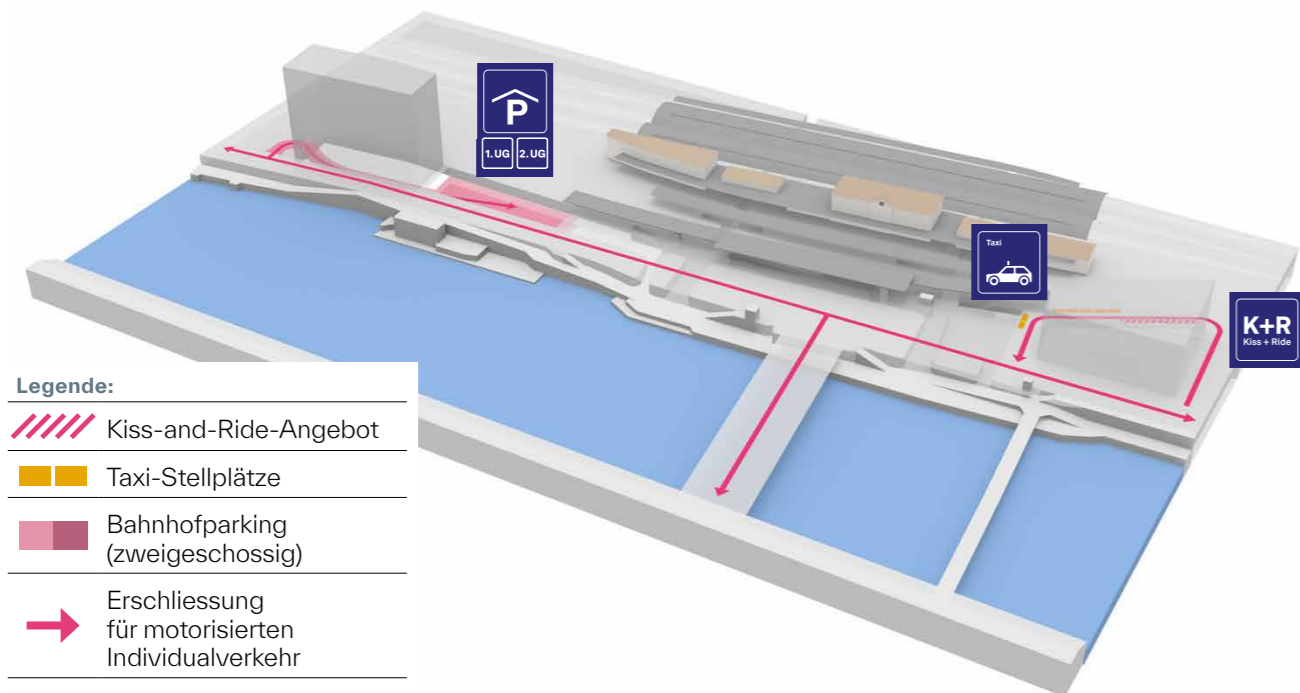
### Mehr Kapazität und klare Umsteigewege

Der Bahnhof wird zur echten Mobilitätsdrehscheibe mit kurzen Wegen, barrierefreien Zugängen und guter Orientierung. Die Perrons sind einfacher erreichbar und die Unterführungen werden optimal auf das zukünftige Mobilitätsaufkommen ausgerichtet. Die Verknüpfung mit Velo-, Fuss- und motorisiertem Individualverkehr wird gezielt gestärkt – für ein nahtloses Umsteigen zwischen allen Verkehrsmitteln.

### Optimierte Busanbindung auf Bahnhofplatz

Die Haltekanten für Busse werden neu und klar strukturiert entlang der Kantonsstrasse angeordnet. So entstehen kurze, sichere Umsteigewege – ganz ohne Querung der Kantonsstrasse. Überdachte Wartezonen bieten Schutz bei jedem Wetter, und die Organisation der Linien erleichtert den Umstieg zwischen Bus und Bahn deutlich.

## b. | Motorisierter Individualverkehr



Prinzipdarstellung – ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder technische Genauigkeit.

### Geordnet, effizient und zukunftsfähig

Der motorisierte Individualverkehr wird gezielt gelenkt und klar organisiert. Ziel ist eine effiziente Erschliessung bei möglichst wenig Flächenverbrauch im öffentlichen Raum. Die Kantonsstrasse bleibt als zentrale Verkehrsachse erhalten. Die oberirdischen Parkplätze auf dem Bahnhofplatz entfallen zugunsten eines neuen, zweigeschossigen Parkings im Untergrund. Gemäss aktuellem Projektstand umfasst das Parking insgesamt 100 Autoparkplätze (69 Park & Rail-Plätze, 16 Kurzzeitplätze, 11 Mobility-Carsharing-Stellplätze, 4 Behindertenparkplätze). Zusätzlich sind 59 Plätze für motorisierte Zweiräder sowie Flächen für den Güterumschlag vorgesehen.

### Kurzzeitnutzung und klare Zonen

Das Parkplatzangebot ist auf die künftigen Bedürfnisse zugeschnitten: Es soll von Personen genutzt werden, die im direkten Bahnhofsumfeld etwas zu erledigen haben – etwa um zu reisen, zu pendeln oder jemanden abzuholen. Zusätzlich zum unterirdischen Parking entstehen in der Bahnhofstrasse ein neues Kiss-and-Ride-Angebot für fünf Fahrzeuge sowie sieben Taxi-Stellplätze. So wird das Verkehrsaufkommen gezielt gesteuert und der öffentliche Raum entlastet, ohne auf Zugänglichkeit zu verzichten.

## c. | Fussverkehr



Prinzipdarstellung – ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder technische Genauigkeit.  
Der Bahnhofplatz bleibt für den Fussverkehr geöffnet und der Zebrastreifen in Richtung Bahnhofbrücke bestehen.

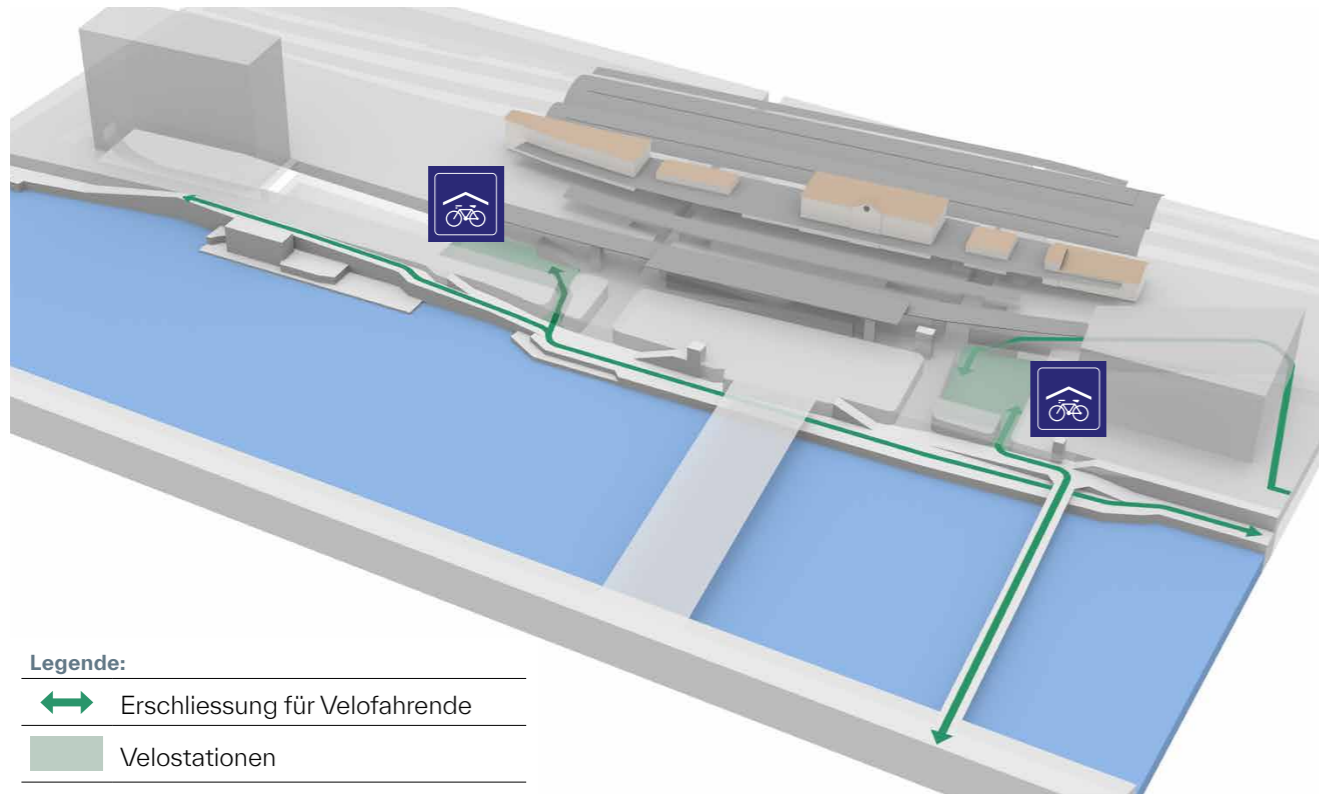
### Attraktive und direkte Wegführung

Für den Fussverkehr entsteht eine eigene, sichere Erschliessungsebene unabhängig vom motorisierten Verkehr. Von der Innenstadt führt der Weg über den Aaresteg und entlang der Aare zu den zwei Eingängen in die Unterführungen Martin Disteli und Hardegg, die neu miteinander verbunden sind. Von dort erreicht man direkt die Perrons und Bushaltestellen – barrierefrei und ohne Umwege.

### Mehr Komfort und Aufenthaltsqualität

Durch den neuen Aaresteg und die Bahnhofspassagen entsteht ein durchgehender, sicherer Fussweg zwischen der Ost- und Westseite der Stadt – ganz ohne Querung der Kantonsstrasse. Neue Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten entlang der Aare und auf dem Bahnhofplatz sorgen für mehr Lebensqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum.

## d. | Veloverkehr



Prinzipdarstellung – ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder technische Genauigkeit.  
Die Visualisierung dient zur Darstellung neuer Veloinfrastruktur.

### Mehr Abstellplätze und sichere Infrastruktur

Velofahrende profitieren von zwei neuen, kostenlosen Velostationen mit Platz für rund 1500 Velos – das sind rund 600 mehr als heute. Die südliche Station bietet etwa 1000 Plätze und eine integrierte Velowerkstatt, die nördliche rund 500. Alle Abstellplätze sind witterungsgeschützt, sicher und gut erreichbar.

### Direkte Anschlüsse und durchgehende Wege

Die Velostationen sind aus allen Richtungen zugänglich: von der Innenstadt her über den Aaresteg und die Bahnhofterrasse, von der Bahnhofstrasse und der Gösgerstrasse her via Rampen. Entlang der Aare ist mit der komplettierten Aarepromenade die Voraussetzung für eine lückenlose Velodurchfahrt (inkl. Anschluss an die Winkel-Unterführung) gegeben – dies im Mischverkehr mit den zu Fuss Gehenden, die Vorrang haben.

# Finanzierung und Zeitplan

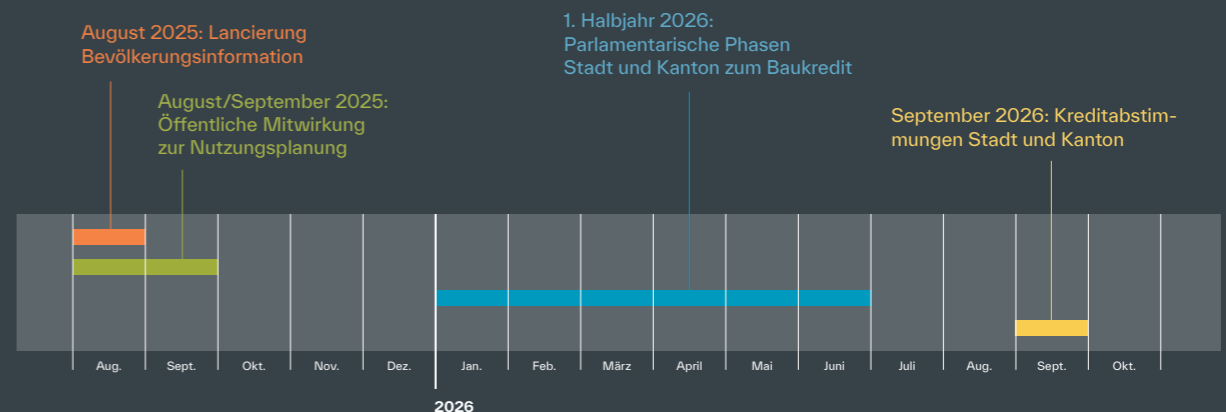
## Gesamtkosten



Die Geldbeträge sind mit einer Toleranz von ± 20 % zu verstehen.

Die Gesamtkosten für das Projekt NBO betragen rund 157 Millionen Franken. Die Stadt Olten und der Kanton Solothurn legen den Stimmberechtigten jeweils einen Baukredit von 45,2 Millionen Franken vor. Effektiv werden die beiden Kredite jedoch nur mit je ca. 32,2 Millionen Franken belastet, weil voraussichtlich je ca. 13 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes finanziert werden. Die SBB beteiligt sich mit 66,6 Millionen Franken am Projekt. Finanziert wird nach dem Prinzip der Zuständigkeit: öffentlicher Raum durch Stadt und Kanton, Bahnzugänge durch die SBB.

## Meilensteine



Das Bauprojekt ist technisch ausgearbeitet und breit abgestützt. Im September 2026 stimmen die Bevölkerung der Stadt Olten und des Kantons Solothurn über die Kredite ab. Der Baustart ist für 2028 geplant, die Umsetzung bis 2032. Das Projekt NBO ist eng auf die von der SBB geplante Erweiterung der Publikumsanlage abgestimmt.

Auf der Projektwebsite sind detaillierte Informationen und alle News zu NBO verfügbar.



**Projekt-Website**

[neuer-bahnhofplatz-olten.ch](https://neuer-bahnhofplatz-olten.ch)

## **Kontakt**

[info@neuer-bahnhofplatz-olten.ch](mailto:info@neuer-bahnhofplatz-olten.ch)

## **Impressum**

Herausgeber: Stadt Olten, Kanton Solothurn, SBB  
Inhalte und Design: moxi ltd.