Universität Zürich[UZH]

Abschlussarbeit

zur Erlangung des

Master of Advanced Studies in Real Estate

Industrieareale als Potenzialräume für die innere Siedlungsentwicklung in kleineren und mittelgrossen Städten

Ein Vergleich der frühen Planungsphasen der Arealtransformation von Olten SüdWest und Bahnhof Nord mit Empfehlungen für das Lever-Areal

Verfasser: Hollenstein
Marcel

Eingereicht bei: Ulrike Gölker Zeugin

Abgabedatum: 07.09.2026

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis..... V

Abbildungsverzeichnis..... VI

Tabellenverzeichnis..... VII

Executive Summary..... VIII

1 Einleitung..... 1

1.1 Ausgangslage und Problemstellung..... 1

1.2 Forschungsfrage und Zielsetzung..... 3

1.3 Relevanz für Praxis und Forschung..... 4

1.4 Einordnung und Abgrenzung..... 5

1.5 Hypothesen zur Untersuchung der frühen Arealentwicklung..... 5

1.6 Vorgehen und Aufbau der Arbeit..... 6

2 Theoretische Grundlagen der Arealentwicklung..... 7

2.1 Stand der Forschung..... 7

2.1.1 Innenentwicklung in kleineren und mittelgrossen Städten..... 7

2.1.2 Industrieareale als Potenzialräume der inneren Siedlungsentwicklung..... 8

2.1.3 Forschungslücke zur Arealtransformation in mittelgrossen Städten..... 8

2.2 Phasenmodell der Arealentwicklung..... 8

2.3 Gelingensbedingungen der Arealentwicklung..... 10

2.3.1 Frühphasenqualität als Erfolgsfaktor der Arealentwicklung..... 10

2.3.2 Kooperative Planung und Governance in der Arealentwicklung..... 10

2.3.3 Partizipationsmodelle in der Stadt- und Arealentwicklung..... 11

2.3.4 Transitorientierte Stadtentwicklung und Bahn-Stadt-Kooperation..... 11

3 Empirische Untersuchung..... 12

3.1 Methode..... 12

3.1.1 Thematische, räumliche, zeitliche Eingrenzung der Fälle..... 12

3.1.2 Fallauswahl, Generalisierung, Datentriangulation und Auswertung..... 13

3.2 Areal Olten SüdWest..... 15

3.2.1 Arealentwicklung Olten SüdWest ab 2002.....15
3.2.2 Planungsrechtliche Kennwerte Olten SüdWest.....20
3.2.3 Analyse Arealentwicklung Olten SüdWest.....21
3.2.3.1 Frühphasenqualität OSW ohne Testplanung und mit unklarem Nutzungsmix.....21
3.2.3.2 OSW Governance mit passiver Eigentümerin und Verwertungslogik....23
3.2.3.3 Nachträgliche Mitwirkung und Rechtsstreit als Ersatz-Partizipation.….24
3.2.3.4 OSW-Erschliessung mit überschrittenem TOD-Grenzwert.....24
3.2.4 Synthese des Transformationsprozesses Areal Olten SüdWest.....25
3.3 Areal Bahnhof Nord.....26
3.3.1 Arealentwicklung Bahnhof Nord ab 2007.....26
3.3.2 Planungsrechtliche Kennwerte Bahnhof Nord.....31
3.3.3 Analyse Arealentwicklung Bahnhof Nord.....32
3.3.3.1 Frühphasenqualität Bahnhof Nord mit Entwicklungsstrategie der SBB. 32
3.3.3.2 Governance Bahnhof Nord mit kooperativer Rollenteilung.....33
3.3.3.3 Partizipatives Standardverfahren und strukturelle Konfliktarmut.....34
3.3.3.4 Idealtypische TOD-Lage und formalisierte Bahn-Stadt-Kooperation.…35
3.3.4 Synthese des Transformationsprozesses Areal Olten Bahnhof Nord.....36
3.4 Vergleich der Areale Olten SüdWest und Bahnhof Nord.....36
3.5 Vergleichsfälle Attisholz und Riverside Zuchwil.....41
3.5.1 Vergleichsareal Attisholz.....41
3.5.2 Vergleichsareal Riverside Zuchwil.....42
3.5.3 Kurzvergleich Attisholz und Riverside Zuchwil.....44
3.6 Überprüfung der Hypothesen zu den Frühphasen der Arealtransformation.....45
3.7 Übertragung der bisherigen Ergebnisse auf das Lever-Areal.....47
3.7.1 Arealentwicklung des Lever-Areals.....47
3.7.2 Planungsrechtliche Kennwerte Lever-Areal.....51
3.7.3 Einordnung des Lever-Areals im Fallvergleich.....52

3.7.4 Gelingensbedingungen für die Transformation des Lever-Areals.....52
4 Schlussbetrachtung.....54
4.1 Diskussion.....56
4.2 Limitationen der Untersuchung.....58
4.3 Ausblick.....59
Literatur- und Quellenverzeichnis.....61
Anhang.....69

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
CABERNET	Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network
DSG	Datenschutzgesetz (Bund)
ERO	Entlastungsraum Olten
GB	Grundbuch
GIS	Geographisches Informationssystem
IP	Interviewpartner:innen (Sprecherkennung in Transkripten)
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung
KDSG	Kantonales Datenschutzgesetz
ÖREB	Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen (Kataster)
OSW	Olten SüdWest
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz (Kanton Solothurn)
PCO	Portland-Zementwerk Olten AG (historisch)
PPP	Public-Private-Partnership
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz)
RPG1	Raumplanungsgesetz-Teilrevision 2012 (erste Etappe)
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SCB	Schweizerische Centralbahn (Vorgängerin der SBB, 1856)
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SO	Kanton Solothurn
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
TOD	Transit-Oriented Development
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz

Ansonsten gelten die Abkürzungen vom Duden

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Parzellenflächen, Olten SüdWest (links unten), Bahnhof Nord (mitte-rechts), Lever (oben rechts) (Google, 2026; Kanton Solothurn, 2026).....1
Abbildung 2: Olten um 1860 – neue Bahnanlagen ab 1853 auf dem rechten Aareufer, historische Altstadt auf der linken Aareseite (Heim, 2013, S. 1).....2
Abbildung 3: Die sieben Phasen der Integralen Arealentwicklung (Daguati, 2016).....9
Abbildung 4: Etappierung von OSW (links) und mögliche Zwischennutzungen (rechts) (Stadt Olten, 2017, S. 42, 49).....16
Abbildung 5: Olten SüdWest mit Verkehrsanbindung (Stadt Olten, 2017, S. 13, 18)....17
Abbildung 6: Illustrativer Plan Olten SüdWest (Masterplan Olten SüdWest, Stadt Olten, 2017, S. 38–39).....18
Abbildung 7: Hammer-Unterführung mit Sicht auf zukünftigen Bahnhof Hammer und Olten SüdWest (yellow z, 2012; Stadt Olten, o. J.).....18
Abbildung 8: Parzellenflächen, Areal Olten SüdWest (GIS Kanton Solothurn, 2026). .21
Abbildung 9: Auszug Gestaltungsplan Bahnhof Nord (Stadt Olten, 2013).....28
Abbildung 10: Areal Bahnhof Nord (Bild 1), ICONO-Hochhaus (rechts im Bild 2), genehmigtes Baufeld 2 (links im Bild 2 und Bild 3) (Stadt Olten, 2026; Oltner Tagblatt, 2024).....28
Abbildung 11: Neuer Bahnhofplatz Olten (neuer-bahnhofplatz-olten.ch).....29
Abbildung 12: Parzellenflächen, Areal Bahnhof Nord (GIS Kanton Solothurn, 2026)..32
Abbildung 13: Areal Attisholz (Metron AG, 2011; Halter AG, o. J.).....42
Abbildung 14: Areal Riverside Zuchwil (KCAP, o. J.; Riverside, o. J.).....43
Abbildung 15: Seifenfabrik Sunlight Olten ca. 1920 (Künstler unbekannt, Werbeplakat Seifenfabrik Sunlight, Sammlung online).....48
Abbildung 16: Lever-Areal 2026 mit Kesselhaus, Kohlenbunker und Hochkamin (Bild rechts) (Google, 2026; Oltner Tagblatt, 2026).....49
Abbildung 17: Parzellenflächen, Lever-Areal (GIS Kanton Solothurn, 2026).....51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erklärende Variablen für den Transformationserfolg von Industriearealen (eigene Darstellung)..... 6
Tabelle 2: Fläche, Lage, Zeitraum und Standort der drei Oltner Areale (eigene Darstellung: GIS Kanton Solothurn, 2026)..... 14
Tabelle 3: Ereignistabelle Arealentwicklung Olten SüdWest 1911–2029 (eigene Darstellung)..... 20
Tabelle 4: Akteure Arealentwicklung Olten SüdWest (eigene Darstellung)..... 20
Tabelle 5: Ereignistabelle Arealentwicklung Bahnhof Nord 1855–2027 (eigene Darstellung)..... 30
Tabelle 6: Akteure Arealentwicklung Bahnhof Nord (eigene Darstellung)..... 31
Tabelle 7: Vergleich Olten SüdWest und Bahnhof Nord (eigene Darstellung)..... 40
Tabelle 8: Kurzvergleich der Referenzfälle Attisholz und Riverside Zuchwil entlang der vier erklärenden Variablen (eigene Darstellung)..... 44
Tabelle 9: Ereignistabelle Arealentwicklung Lever-Areal 1898–2026 (eigene Darstellung)..... 50
Tabelle 10: Akteure Arealentwicklung Lever-Areal (eigene Darstellung)..... 51
Tabelle 11: Handlungsempfehlungen für das Lever-Areal (eigene Darstellung)..... 54

Executive Summary

Die Transformation ehemaliger Industrieareale gilt in der Schweiz als zentrales Instrument der Innenentwicklung. Die Erfolgsbedingungen in den frühen Planungsphasen der Arealentwicklung sind für kleine und mittelgrosse Städte mit Industriegeschichte bislang jedoch wenig erforscht. Die Gelingensbedingungen werden mittels qualitativer Fallstudien anhand der zwei Areale «SüdWest» und «Bahnhof Nord» in Olten, als Beispiel für eine mittelgrosse, gut erschlossene Industriestadt, sowie den Vergleichsfällen «Attisholz» und «Riverside Zuchwil» in der Nähe der Stadt Solothurn untersucht und daraus Empfehlungen für das «Lever-Areal» in Olten abgeleitet. Der Transformationserfolg wird anhand der Belegungsquote, Prozessdauer und öffentlichen Akzeptanz gemessen und entlang der Variablen Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierte Erschliessung analysiert.

Der Fallstudienvergleich zeigt, dass sich der Transformationserfolg aus dem Zusammenspiel verschiedener Faktoren ergibt: (a) einer früh geklärten Zielfindung mit definiertem Nutzungsmix, (b) einer Etappierung mit Erschliessung der Infrastruktur vor Bebauung und identitätsstiftender Bausubstanz, (c) einer verankerten Trägerschaft mit früher Einbindung der Stadt, (d) einer in die Frühphase eingebetteten Partizipation, insbesondere dann, wenn die Nachbarschaft dicht besiedelt ist, sowie (e) einer planungsrechtlich verankerten Kooperation zwischen Stadt und Bahnbetreibenden.

Für das Lever-Areal ergeben sich daraus vier Empfehlungen: (1) früh verankerter Nutzungsmix mit Bausubstanzstrategie und Testplanungen; (2) kooperative und verankerte Trägerorganisation zwischen Eigentümerschaft, Stadt und Kanton; (3) ein aktiv aufgesetztes mehrstufiges Mitwirkungsformat; (4) eine formalisierte Zusammenarbeit zwischen Bahn und Stadt mit städtebaulichem Vertrag und Mehrwertausgleich für die Infrastruktur und den öffentlichen Raum. Für mittelgrosse Industriestädte mit weniger planerischen und finanziellen Ressourcen als grössere Zentren, ist die partnerschaftliche Einbindung der Stadt und die Erschliessung der Infrastruktur von besonderer Bedeutung. Bei der Transformation von Industriearealen in mittelgrossen Städten geht es weniger um günstigen Wohnraum als um eine Aufwertung durch hochwertige Arealqualität, Zwischennutzungen und einen ausgewogenen Nutzungsmix. Insgesamt wird deutlich, dass die Lage und die Erschliessung des Areals zentrale Erfolgsbedingungen für den Transformationsprozess ehemaliger Industrieareale sind.

1 Einleitung

Nachfolgend werden die Ausgangslage und Problemstellung beschrieben (1.1), die Forschungsfrage formuliert (1.2), die Relevanz für die Praxis und Forschung dargelegt (1.3) sowie eine Einordnung und Abgrenzung (1.4) vorgenommen. Danach werden die Hypothesen formuliert (1.5) sowie Vorgehen und Aufbau der Arbeit (1.6) beschrieben.

1.1 Ausgangslage und Problemstellung

Die Entwicklung ehemaliger Industrie- und Gewerbeareale stellt Eigentümer:innen, Gemeinden und Investor:innen – aufgrund der Höhe der notwendigen Investitionen und divergierender Interessen – vor komplexe planerische, rechtliche, wirtschaftliche, ökologische und soziale Herausforderungen sowie hinsichtlich der kulturellen Identität: «Ehemalige Industriestädte wie Olten sehen sich der Herausforderung gegenüber, dass sie durch die zunehmende Stilllegung der Industrieanlagen ihre Identitäten verlieren» (Liebeskind, 2016, S. 219). Gleichzeitig bieten solche Areale bei einer wachsenden mobilen Bevölkerung, knappem Bauland und Wohnungsknappheit gerade im gut zugänglichen Mittelland ein erhebliches Potenzial für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen (Kanton Solothurn, 2018). Anhand der zwei Areale «SüdWest» und «Bahnhof Nord» in Olten, als Beispiele für eine mittelgrosse, gut erschlossene Industriestadt, wird untersucht, welche Faktoren den Entwicklungsprozess von Industriearealen in frühen Planungsphasen bzw. der Phasen Latenz, Zielfindung und Nutzungsmix nach Daguati (2016) begünstigen oder hemmen und wie diese Erkenntnisse auf das, aktuell noch industriell genutzte, Lever-Areal in Olten übertragbar sind. Rückschlüsse auf die Entscheidungen in frühen Planungsphasen sind wichtig, um zu sehen, wo, wann und wie die richtigen Weichen gestellt werden können. Die drei untersuchten Areale sind auf dem Stadtplan in Abbildung 1 dargestellt.

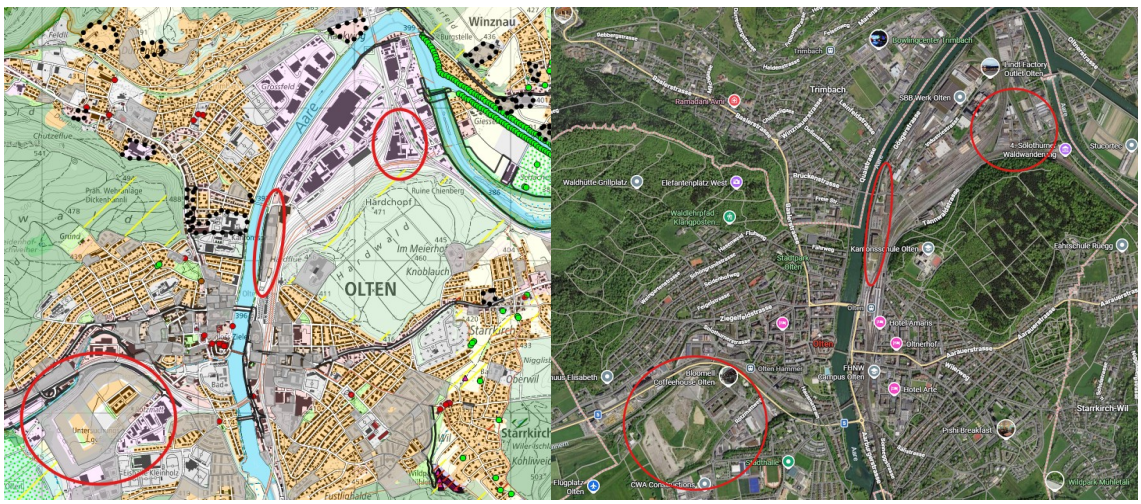


Abbildung 1: Parzellenflächen, Olten SüdWest (links unten), Bahnhof Nord (mitte-rechts), Lever (oben rechts) (Google, 2026; Kanton Solothurn, 2026)

Die zentrale Lage zwischen Basel, Bern, Luzern und Zürich macht Olten zum naturräumlichen Knotenpunkt im Schweizer Mittelland (Historisches Lexikon der Schweiz, 2012). Der historische Schlüsselmoment für den Standort Olten war die Ansiedlung der Schweizerischen Centralbahn (SCB, heute SBB), die 1856 den Betrieb aufnahm (Stadt Olten, o. J.). Olten wurde damals wegen seiner einzigartigen geografischen Lage im Mittelland als Standort ausgewählt und damit zum Knotenpunkt der wichtigsten Schweizer Bahnlinien (Bärtschi, 2020). Olten ist bis heute Standort des sogenannten «Kilometer-Null-Steins», von wo das gesamte Schweizer Schienennetz vermessen wurde (ebd.). Abbildung 2 zeigt die Stadtentwicklung in Olten um 1860 mit der neuen Bahnanlage und rund 1'500 Einwohnenden, die mehrheitlich auf der linken Seite der Aare lebten (Heim, 2013, S. 1).

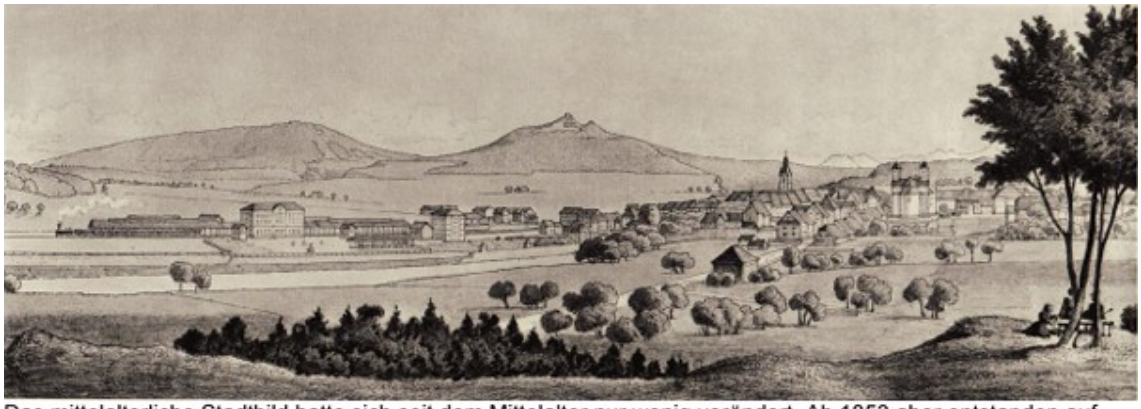


Abbildung 2: Olten um 1860 – neue Bahnanlagen ab 1853 auf dem rechten Aareufer, historische Altstadt auf der linken Aareseite (Heim, 2013, S. 1)

Der Bahnbau führte aufgrund der Zuwanderung von Arbeitskräften zu einem fundamentalen Strukturwandel (ebd.). Bei Kriegsausbruch 1914 hatte die Stadt bereits 10'000 Einwohnende, also fast siebenmal mehr als rund 50 Jahre zuvor (ebd., S. 3). Die Hauptwerkstätte der SCB (das heutige SBB-Industriewerk Olten) war grösster Arbeitgeber und industrieller Katalysator (Heim, 2013, S. 2). Die Bahninfrastruktur zog weitere Industrien an und entlang der Industriestrasse entstand Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts das geschlossene Industriequartier «Industrie Nord» (Bundesamt für Kultur, o. J.). Olten ist in der Industrialisierungsgeschichte der Schweiz ein Sonderfall (Heim, 2013, S. 1). Anders als Arbon oder Rorschach, die primär durch Metall- bzw. Maschinenindustrie wuchsen, wurde Olten durch die Eisenbahninfrastruktur zur Industriestadt. Die «Eisenbahnstadt»-Identität prägt Olten bis heute und bildet zugleich den historischen Kontext der aktuellen postindustriellen Transformationsdebatte (Heim, 2013, S. 2). Auch die Sichtbarkeit der Schweizer Arbeiterbewegung wurde massgeblich

durch den vom «Oltner Aktionskomitee» organisierten Generalstreik von 1918 geprägt, der u. a. Alters- und Invalidenrente sowie das Frauenstimmrecht forderte (Liebeskind, 2016, S. 11), und die Bedeutung von Olten als Schweizer Industriestadt in historischer, kultureller und sozialer Hinsicht unterstreicht.

Alle drei Areale, die untersucht werden (SüdWest, Bahnhof Nord, Lever), haben ähnliche Rahmenbedingungen: Sie sind oder waren Industriegebiete in Olten und befinden sich in Bahnhofsnähe. Gleichzeitig unterscheiden sie sich in Grösse und Planungsstand. Die Überbauung SüdWest mit 220’000 m² ist teilweise fertiggestellt (GIS Kanton Solothurn, 2026). Das Areal Bahnhof Nord 30’000 m² befindet sich in der Bau- und Vermarktungsphase, die SBB-Betriebszentrale wurde gebaut und das Wohn- und Geschäftshochhaus «ICONO» ist im Bau (ebd.). Das Lever-Areal ist noch nicht entwickelt und weist aufgrund seiner Grösse von 39’288 m² und Bahnhofsnähe ein Entwicklungspotenzial auf (ebd.). Darauf basierend wird nachfolgend die Forschungsfrage formuliert.

1.2 Forschungsfrage und Zielsetzung

Industrieareale haben in Städten ein Potenzial zur Areal- und Siedlungsentwicklung nach innen, weil sie grosse, meist ungenutzte zusammenhängende Brachflächen beinhalten, und durch ihre Transformation weniger Grünflächen bebaut werden (CABERNET, 2005, S. 1). Die in Europa häufig vorkommenden, mittelgrossen (Industrie-)Städte werden jedoch selten untersucht (Ferber & Schlappa, 2016, S. 3, 6; vgl. Kap. 2.1). Dies gilt, obwohl auch mittelgrosse ehemalige Industriestädte Arealflächen aufweisen, die teilweise ungenutzt oder wenig verdichtet sind. Olten wird als exemplarischer Fall einer gut erschlossenen, mittelgrossen Stadt mit mehreren (ehemaligen) Industrieareale und Transformationspotenzial betrachtet. Die frühen Phasen der Arealentwicklung werden dabei als besonders entscheidend für den Transformationserfolg betrachtet, weil hier die strategischen Entscheidungen für die meist langjährige Arealentwicklung gestellt werden. Dementsprechend stellt sich folgende Frage:

Welche Gelingensbedingungen tragen in kleinen und mittelgrossen ehemaligen Industriestädten wie Olten in den frühen Planungsphasen zur erfolgreichen Arealentwicklung bei und welche Empfehlungen lassen sich daraus für die Entwicklung des Lever-Areals ableiten?

Diese Hauptfrage wird, basierend auf der Literatur aus Kapitel 2, in fünf Unterfragen gegliedert.

1. Welche Frühphasenentscheidungen (Latenz, Zielfindung, Nutzungsmix nach Daguati, 2016; vgl. Anhang 1) und Indikatoren erklären den Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen bzw. die unterschiedlichen Entwicklungsverläufe von Olten SüdWest und Bahnhof Nord?
2. Welche Bedeutung haben *Governance-Arrangements* (Steuerungs- und Koordinationsformen zwischen öffentlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Akteuren; vgl. Anhang 1) *zwischen Stakeholdern* auf den Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen bzw. Olten SüdWest und Bahnhof Nord?
3. Wie wirken sich *Partizipationsformate* (von Information über Konsultation bis Mitentscheid; vgl. Anhang 1) auf die Akzeptanz aus, welche Stufe der Partizipation wird erreicht, und inwiefern erklären diese den Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen bzw. die unterschiedlichen Entwicklungsverläufe von Olten SüdWest und Bahnhof Nord?
4. Welche Wirkung entfaltet die *transitorientierte Erschliessung* (Transit-Oriented Development, TOD; vgl. Anhang 1) – insbesondere die Kooperation zwischen Bahnbetreiber, Stadt und privaten Investoren – auf den Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen bzw. die unterschiedlichen Entwicklungsverläufe von Olten SüdWest und Bahnhof Nord?
5. Welche *Empfehlungen* hinsichtlich Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierter Erschliessung ergeben sich für das Lever-Areal in seiner aktuellen Planungsphase?

Im folgenden Kapitel wird gezeigt, welche theoretische und praktische Relevanz diese Fragen für die Arealentwicklung haben.

1.3 Relevanz für Praxis und Forschung

Für die Praxis der Arealentwicklung liefern die Ergebnisse dieser Arbeit Handlungsanregungen für Eigentümer:innen, Investor:innen sowie kommunale Behörden, insbesondere für die Frühphasen von Transformationsprojekten. Für die Forschung schliessen die Erkenntnisse eine Lücke, indem die auf Grossstädte und Agglomerationen fokussierte Innenentwicklungsforschung auf die unterrepräsentierten Mittelstädte ausgeweitet wird. Der Fall Olten ist nicht nur für die Schweiz, sondern auch international von Bedeutung, weil er typische Herausforderungen gut erschlossener kleinerer und mittelgrosser Städte bei der Transformation ehemaliger Industrieareale exemplarisch abbildet. Solche Städte stehen in anderen europäischen Ländern vor ähnlichen Herausforderungen der Innenverdichtung mit hohen Erwartungen seitens

Politik, Bevölkerung und Fachwelt an die Arealqualität, ÖV-Anbindung und Klimaneutralität. Nachfolgend wird aufgezeigt, welche Bereiche analysiert werden und was nicht Teil der Untersuchung ist.

1.4 Einordnung und Abgrenzung

Die Untersuchung fokussiert auf die frühen Planungsphasen der Arealentwicklung, konkret auf die Phasen Latenz, Zielfindung und Nutzungsmix nach dem Phasenmodell von Daguati (2016). Nicht behandelt werden bau- und umwelttechnische Fragen der Realisierungsphase, die betriebliche Bewirtschaftung nach Fertigstellung sowie betriebswirtschaftliche Renditerechnungen. Räumlich beschränkt sich die Arbeit auf drei Areale der Stadt Olten und zwei weitere Vergleichsareale im Kanton Solothurn (Attisholz und Riverside Zuchwil). Der Untersuchungszeitraum reicht von den ersten planerischen Aktivitäten der jeweiligen Areale (Olten SüdWest 2002, Bahnhof Nord 2007, Lever 2025) bis zum Januar 2026 bzw. der Inkraftsetzung der Planungszone des Lever-Areals. Nachfolgend werden die Hypothesen abgeleitet.

1.5 Hypothesen zur Untersuchung der frühen Arealentwicklung

Aus dem Forschungsstand zur Innenverdichtung und zu Industriearealen als Potenzialräumen (Kapitel 2.1) sowie aus den Gelingensbedingungen der Arealentwicklung (Kapitel 2.3) leiten sich vier Hypothesen zur erfolgreichen Transformation von Industriearealen in frühen Planungsphasen ab.

H1: Eine hohe *Frühphasenqualität* (klare Zielfindung, adäquate Planungsinstrumente, früher Nutzungsmix-Entscheid und identitätsstiftende Bausubstanz) wirkt sich positiv auf den Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen aus und erklärt den unterschiedlichen Entwicklungserfolg der Areale (Daguati, 2016; Liebeskind, 2016; CABERNET, 2006, S. 14, 85).

H2: Areale mit *kooperativen Governance-Arrangements* zwischen öffentlichen und privaten Akteuren (Public-Private-Partnership, Multi-Stakeholder-Modell) weisen eine höhere Akzeptanz bei den Stakeholdern sowie eine kürzere Verfahrensdauer und damit einen höheren Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen auf als Areale mit rein privat- oder rein staatlicher und hierarchischer Steuerung (Fürst, 2003; Selle, 2012; Andres, 2012, S. 28, 36).

H3: Mehrstufige *Partizipationsverfahren* zu einem frühen Zeitpunkt und auf einer hohen Partizipationsstufe weisen eine höhere Akzeptanz und damit einen höheren Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen auf als selektive Einmal-Konsultationen (Arnstein, 1969; Hofer et al., 2024; Wicki et al., 2024).

H4: Eine frühe *Erschliessung des Nahverkehrs* sowie eine enge Kooperation zwischen Bahnbetreiber, Stadt und privaten Investoren wirken sich positiv auf die Transformation von Industriearealen aus (Bertolini, 1999; Calthorpe, 1993).

Die nachfolgende Tabelle 1 fasst die vier erklärenden Variablen aus den Hypothesen zusammen.

Variable	Erläuterung	Indikator	Literatur
Frühphasen-qualität	Qualität der Steuerung in Latenz-, Zielfindungs- und Nutzungsmixphase	Zielfindung; Planungsinstrumente Nutzungsmix-Entscheid, identitätsstiftende Bausubstanz	Daguati (2016); CABERNET (2006, S. 14, 85); Liebeskind (2016)
Governance	Akteurskonstellation und Steuerungsmodell (kooperative vs. hierarchische Steuerung)	Anzahl und Typ beteiligter Akteure, Rollenverteilung, vertragliche Regelungen	Fürst (2003, S. 442–444
Partizipation	Partizipationsstufe	Anzahl und Art der Beteiligungs-verfahren (1. Manipulation = Nicht-Partizipation, 2. Information, Konsultation =Pseudo-Partizi-pation, 3. partnerschaftliches Aushandeln, Delegation, Bürger-kontrolle = Bürgerbeteiligung)	Arnstein (1969); Hofer et al. (2024); Wicki et al. (2024);
Bahn-Stadt-Kooperation (TOD)	Abstimmung Bahnbetreiber und Gemeinde an ÖV-Knoten, Erschliessungsgrad	Anzahl und Art der Vereinbarungen zwischen Bahn und Stadt; gemeinsame Gremien; Zugang des Areals zum Nahverkehr	Bertolini (1999); Calthorpe (1993)

Tabelle 1: Erklärende Variablen für den Transformationserfolg von Industriearealen (eigene Darstellung)

Der Transformationserfolg der ehemaligen Industrieareale bzw. die zu erklärende Variable wird mit der Belegungsquote (Leerstand vs. Nutzung), der Prozessdauer (Anzahl Jahre von Idee bis Baubeginn) und der öffentlichen Akzeptanz (Anzahl Einsprachen, öffentliche Resonanz in Politik und Medien) operationalisiert.

1.6 Vorgehen und Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit ist in vier Kapitel gegliedert. In Kapitel 1 wurde in die Thematik eingeführt, Forschungsfrage und Zielsetzung formuliert, das Untersuchungsfeld abgegrenzt und vier Hypothesen zur Untersuchung der frühen Arealtransformation abgeleitet. Kapitel 2 legt die theoretischen Grundlagen dar: den Stand der Forschung, das Phasenmodell der Arealentwicklung nach Daguati (2016) sowie die vier Gelingensbedingungen «Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierte Erschliessung». Kapitel 3 bildet den empirischen Kern: Zunächst werden Methode und Fallauswahl erläutert (3.1). Anschliessend werden die Areale Olten SüdWest und Bahnhof Nord vergleichend untersucht (3.2-3.4). Danach werden die Vergleichsfälle Attisholz und Riverside Zuchwil analysiert (3.5) und anschliessend die

Hypothesen überprüft (3.6). Darauf basierend wird das Lever-Areal untersucht und Gelingensbedingungen abgeleitet (3.7). Kapitel 4 fasst die Erkenntnisse zusammen, diskutiert Mehrwert für Forschung und Praxis sowie Limitationen der Untersuchung und gibt einen Ausblick auf weiterführende Forschungsfragen.

2 Theoretische Grundlagen der Arealentwicklung

In diesem Kapitel wird zunächst der Stand der Forschung zur Innenverdichtung und zu Industriearealen als Potenzialräume dargelegt (2.1). Anschliessend wird das Phasenmodell der Arealentwicklung erklärt (2.2). Danach werden anhand der Literatur die Gelingensbedingungen der Arealentwicklung zu Frühphasen, kooperativen Planungs- und Governance-Prozessen sowie Partizipation und transitorientierter Stadtentwicklung analysiert (2.3).

2.1 Stand der Forschung

Die nachfolgenden Abschnitte befassen sich mit dem Forschungsstand zur Innenverdichtung, dem Potenzial von Industriearealen, der Unterrepräsentation kleinerer und mittlerer Städte in der Forschung sowie der daraus abgeleiteten Forschungslücke. Die verwendeten Begriffsdefinitionen sind Arbeitsdefinitionen für diese Untersuchung und beanspruchen keine Abschliessendheit; sie folgen der Systematik der zitierten Referenzstudien. Die relevanten Erlasse auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene sind in Anhang 2 zusammengefasst.

2.1.1 Innenentwicklung in kleineren und mittelgrossen Städten

Mit der Teilrevision des Raumplanungsgesetz (RPG) von 2012 (in Kraft 1. Mai 2014) ist die Innenentwicklung in der Schweiz zur verfassungsrechtlichen Pflicht geworden. Die Evaluation «Impuls Innenentwicklung» (INFRAS, 2020, S. 5) sowie der Bericht zur Siedlungsentwicklung nach innen von Wüest Partner (2018) im Auftrag des Schweizerischen Städteverbands dokumentieren, dass die Umsetzung der Innenentwicklung in Grossstädten gut vorangekommen ist, in kleinen und mittelgrossen Gemeinden hingegen oft an Kapazitäts- und Governance-Defiziten scheitert. Eine Forschungsgruppe der ETH Zürich zeigt, dass die Akzeptanz für Innenverdichtung in der Schweiz nicht nur zwischen «pro» und «contra» verläuft, sondern entlang konkreter Qualitätsdimensionen wie Bezahlbarkeit und Begrünung (Wicki et al., 2024, S. 19). Auch im Bericht des Forschungsbüros Sotomo (Hermann et al., 2025, S. 5) wird darauf hingewiesen, dass die kooperative Entwicklung von Qualitätsmerkmalen wie z. B. Nutzungsmix, Nahversorgung und Naherholung die Voraussetzung für eine nachhaltige Innenentwicklung ist, die für kurze Wege, höhere Lebensqualität und gesellschaftliche Akzeptanz sorgt. Diese Befunde zu Innenverdichtung verdeutlichen, dass sich Akzeptanz

nur erreichen lässt, wenn Bezahlbarkeit und Grünflächen früh und substanziell berücksichtigt werden (Wicki et al., 2024, S. 19).

2.1.2 Industrieareale als Potenzialräume der inneren Siedlungsentwicklung

In der Schweizer Raumplanung gelten ehemalige Industrieareale als zentrale Potenzialräume der Innenentwicklung (Kauer et al., 2025, S. 4). Die CABERNET-Definition (2005) beschreibt «Brownfields», wie z. B. das ehemalige Kieswerk in Olten SüdWest als Flächen, die teilweise oder vollständig ungenutzt sind und für eine erneute Nutzung ein aktives Eingreifen brauchen. Andres (2012, S. 36) zeigt im internationalen Vergleich, dass die Schweiz die Brownfield-Regeneration «verankert hat, mit der Absicht, Naturräume vor der Urbanisierung zu bewahren» und dabei insbesondere auf das Raumplanungsrecht und private Partnerschaften setzt (eigene Übersetzung). Ravaz et al. (2024, S. 1) und das CABERNET-Netzwerk (2006, S. 85) kommen zur Erkenntnis, dass die Transformation von Industriegeländen massgeblich durch die Eigentümerstruktur, Governance-Arrangements und die Qualität der Frühphasen-Steuerung bestimmt wird.

2.1.3 Forschungslücke zur Arealtransformation in mittelgrossen Städten

Bei der Transformation von Industriearealen bestehen erhebliche Unterschiede zwischen Grossstädten und kleineren Städten: Grossstädte verfügen typischerweise über etablierte Planungskulturen, eingespielte Akteursnetzwerke sowie eine stabilere Marktnachfrage, während diese Voraussetzungen in mittelgrossen Städten oft nur eingeschränkt gegeben sind. Ferber und Schlappa (2016) verweisen in diesem Zusammenhang auf die besonderen Herausforderungen von Brownfield-Regeneration in stagnierenden Bodenmärkten und schrumpfenden Städten, in denen private Kapitalinteressen fehlen und öffentliche Interventionen erforderlich werden (S. 5–6). Zusammenfassend lässt sich feststellen: Für die Schweiz existieren zwar Studien zur Siedlungsentwicklung nach innen und Analysen zu grossen Verdichtungsarealen wie etwa in Zürich-Altstetten (Perić et al., 2023), jedoch fehlt bislang eine systematische Analyse der frühen Planungsphasen von potenziellen Verdichtungsarealen in mittelgrossen Städten mit guten Verkehrsanbindungen in der Schweiz. Olten bietet als mittelgrosse Stadt mit mehreren Transformationsarealen auf engem Raum eine für diese Forschungslücke besonders aussagekräftige Untersuchungskonstellation.

2.2 Phasenmodell der Arealentwicklung

Daguati (2016) beschreibt das Konzept der «Integralen Arealentwicklung» als Modell mit sieben Phasen: Latenz, Zielfindung, Nutzungsmix, Öffentlichkeitsarbeit, planerische Sicherung, Vermarktung und Finanzierung (vgl. Abb. 3).

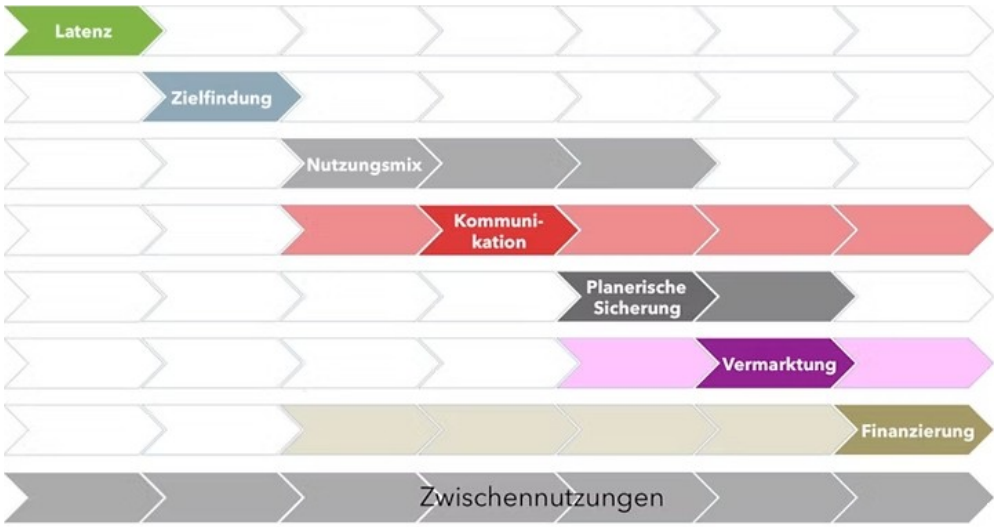


Abbildung 3: Die sieben Phasen der Integralen Arealentwicklung (Daguati, 2016)

Das Modell beschreibt die Arealentwicklung als Prozess, wo auch die frühen Phasen berücksichtigt werden (Daguati, 2016): In der Latenzphase (1) befindet sich das Areal im Zustand seiner bisherigen Nutzung oder liegt brach. Die Zielfindung (2) beginnt, sobald die Eigentümerschaft oder die Gemeinde eine Neuentwicklung anstossen und erste Visionen formulieren. Der Nutzungsmix (3) legt fest, welche Funktionen (wie z. B. Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Freizeit oder öffentliche Nutzungen) das Areal künftig übernehmen soll. Die Öffentlichkeitsarbeit (4) schafft Transparenz gegenüber Behörden und Bevölkerung und ist entscheidend für die Akzeptanz. In der planerischen Sicherung (5) wird das Konzept rechtlich verankert, etwa über einen Master- oder Gestaltungsplan. Die Vermarktung (6) richtet sich an künftige Nutzende und Investor:innen. Die Finanzierung (7) sichert die wirtschaftliche Tragfähigkeit über alle Phasen hinweg. Die Übergänge zwischen den Phasen sind fliessend (Daguati, 2016).

Der Vorteil des Modells ist, dass es verschiedene zeitliche Phasen unterscheidet, die frühen Phasen explizit berücksichtigt und messbare Indikatoren definiert werden, die für die Arealtransformation von Bedeutung sind. Auch den Zwischennutzungen wird im Modell Beachtung geschenkt (Abb. 3 unterste Zeile). Die Phasen sind jedoch nicht immer trennscharf voneinander abgrenzbar, weil z. B. die Kommunikation bereits in der Phase der Zielfindung wesentlich ist. Es werden nur die ersten drei frühen Phasen Latenz, Zielfindung und Nutzungsmix analysiert, weil hier die strategischen Entscheidungen für den weiteren Transformationserfolg getroffen werden. Mit dem Modell werden zwar Phasen und Indikatoren definiert, jedoch keine Gelingensbedingungen. Dies erfolgt im nachfolgenden Kapitel mittels Literaturanalyse.

2.3 Gelingensbedingungen der Arealentwicklung

Die Ausführungen in diesem Kapitel zeigen, dass Andres (2012) und CABERNET (2006, S. 14, 85) im Rahmen der Brownfield-Forschung Frühphasenqualität und Governance-Arrangements als zentrale Erfolgsfaktoren für die Arealentwicklung identifizieren (2.3.1). Fürst (2003) unterscheidet zwischen hierarchischer Steuerung und regionaler Governance, wobei eine kooperative Netzwerksteuerung als erfolgversprechender betrachtet wird als die einseitig hierarchische Steuerung (2.3.2). Wicki et al. (2024) und Hofer et al. (2024) fokussieren auf Partizipation als Gelingensbedingung der Innenverdichtung (vgl. 2.3.3). Die Literatur zur transitorientierten Erschliessung (TOD, 2.3.4) identifiziert die Bahn-Stadt-Kooperation zwischen Bahnbetreibenden und Stadt sowie die frühzeitige Sicherung der ÖV-Erschliessung als Erfolgsbedingungen für mittelgrosse Städte (Bertolini, 1999; Calthorpe, 1993; Diller & Eichhorn, 2021, S. 178–179).

2.3.1 Frühphasenqualität als Erfolgsfaktor der Arealentwicklung

Das CABERNET-Netzwerk (2006, S. 17, 72, 87) identifiziert, neben der Eigentümerstruktur und Governance-Arrangements, die Frühphasenqualität – mit klarer Zielfindung, einem frühen Nutzungsmix-Entscheid und einer früh begonnenen Stakeholder-Kommunikation – als wichtige Erfolgsfaktoren für die Arealentwicklung. Andres (2012, S. 35) zeigt im Ländervergleich Frankreich-Schweiz, dass die Schweiz mit dem «Federal Action Plan 2008–2011» als eines der ersten Länder ein nationales Programm mit Leitlinien zur Arealtransformation etabliert hat. Sie betont darüber hinaus die Bedeutung eines abgestimmten Sets von Planungsinstrumenten, die mit spezifischen Zielen und Finanzierungsmöglichkeiten verknüpft sind (ebd., S. 35). Liebeskind (2016, S. 217–218) ergänzt diese Faktoren durch die Identitätsdimension, indem sie am Beispiel Olten SüdWest erstens zeigt, dass die Bausubstanz eine identitätsstiftende Funktion hat und zweitens, dass eine fehlende Übereinstimmung zwischen der «Wunschidentität» der Behörden und jener der Bevölkerung, die Akzeptanz und damit den Erfolg der Arealtransformation untergräbt (Liebeskind, 2016, S. 213–216). In den frühen Phasen sind somit nicht nur klare Zielfindung, Nutzungsmix-Entscheide und die eingesetzten Planungsinstrumente entscheidend, sondern auch eine identitätsstiftende Bausubstanz.

2.3.2 Kooperative Planung und Governance in der Arealentwicklung

Die Schweizer Planungspraxis gilt international als Musterbeispiel kooperativer Verfahren, weil sie auf einem stark ausgeprägten Föderalismus, weitreichender Gemeindeautonomie und direktdemokratischen Mitwirkungsrechten beruht und damit auf Aushandlung zwischen öffentlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Akteuren

angewiesen ist (Perić et al., 2023, S. 2). Fürst (2003, S. 442–444) unterscheidet zwischen klassischer hierarchischer Steuerung und regionaler Governance als Netzwerksteuerung. Für die Frühphasensteuerung grossflächiger Areale in mittelgrossen und kleinen Städten ist diese Differenzierung zentral, weil hierarchische Vorgaben in der Praxis selten durchsetzbar sind und der Erfolg primär von Akteursnetzwerken abhängt. Selle (2012, S. 6, 9–10) betrachtet die Stadtentwicklung ebenfalls als Gemeinschaftsaufgabe und differenziert formale, informelle und kooperative Steuerungsformen. Dementsprechend ist bei der Transformation von Industriearealen zu berücksichtigen, ob die Kooperation einseitig hierarchisch oder kooperativ erfolgt und ob die Zusammenarbeit und Rollen informell sind oder formal festgehalten werden z. B. mit einem Vertrag.

2.3.3 Partizipationsmodelle in der Stadt- und Arealentwicklung

Die Partizipationsforschung der Stadtplanung ist von Arnsteins (1969, S. 217) «Ladder of Citizen Participation» geprägt. Die acht Stufen «Manipulation, Therapie, Information, Konsultation, Beschwichtigung, Partnerschaft, delegierte Macht und Bürgerkontrolle» sind nach wie vor auch bei der Arealentwicklung konzeptionell hilfreich, weil sie zwischen Schein- und echter Beteiligung unterscheiden und damit eine Bewertungsgrundlage für Planungsverfahren liefern (ebd.). Hofer und Kaufmann (2023, S. 359–362) erweitern dieses Modell mit den Kategorien «why» (Zweck), «who» (Teilnahmekreis) und «how» (Interaktionsmodus). Die Studie von Hofer und Kaufmann (2023, S. 359–362) zeigt eine klare Präferenz für offene, mehrstufige Verfahren gegenüber selektiven Einmal-Konsultationen. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass partizipative Prozesse in der Arealentwicklung erfolgversprechender sind als Prozesse ohne Einbezug der Bevölkerung.

2.3.4 Transitorientierte Stadtentwicklung und Bahn-Stadt-Kooperation

Calthorpe (1993, S. 56) hat den Begriff des «Transit-Oriented Development (TOD)» geprägt und eine Sichtweise auf die Stadtplanung, die hochverdichtete, nutzungsdurchmischte Quartiere im 400- bis 800-Meter-Radius von ÖV-Knoten als Leitbild hat. Die transitorientierte Erschliessung ist bei dieser Betrachtung somit für die Arealentwicklung zentral. Bertolini (1999, S. 199–210) betrachtet mit dem «Node-Place-Modell», zudem jeden Bahnhof gleichzeitig als Knoten (Node bzw. ÖV-Funktion) und als Ort (Place bzw. städtebauliche Funktion). Diller und Eichhorn (2021, S. 178–179) analysieren die Erfolgsbedingungen für mittelgrosse Bahnhofsareale und identifizieren die institutionelle Kooperation zwischen den Bahnbetreibenden und der Stadt als zentralen Erfolgsfaktor. Die SBB Immobilien AG, als zweitgrösstes Immobilienunternehmen der Schweiz nach Swiss Life, spielt in dieser Konstellation eine

Schlüsselrolle (Immoday, 2024), weil sie Areale in Bahnhofsnähe besitzen und zur selben Dachorganisation gehören wie die öffentlich mitfinanzierte SBB-Infrastruktur und der SBB-Personenverkehr.

Im nachfolgenden empirischen Kapitel wird die Methode erläutert, die Fallstudien analysiert, die Hypothesen geprüft und Gelingensbedingungen für das Lever-Areal formuliert.

3 Empirische Untersuchung

In diesem Kapitel werden die Eingrenzung der Fälle (3.1.1) sowie das methodische Vorgehen (3.1.2) beschrieben, damit die anschliessenden Fallstudien zu den drei Oltner Arealen (3.2–3.7) nachvollziehbar sind. Anschliessend werden die Areal Olten SüdWest (3.2) Bahnhof Nord (3.3) und analysiert und miteinander verglichen. Zwecks analytischer Generalisierung werden die Vergleichsfälle Attisholz und Riverside Zuchwil ebenfalls analysiert und verglichen (3.4). Danach werden die Hypothesen geprüft (3.6) und Empfehlungen für das Lever-Areal abgeleitet (3.7).

3.1 Methode

Die Fragestellung wird mittels eines qualitativen, theoriegeleiteten Multiple-Case-Study-Ansatz nach Yin (2018) analysiert. Yin (2018, S. 9–14) empfiehlt den Fallstudienansatz, wenn die untersuchten Ereignisse von den Forschenden nicht kontrolliert werden können und der Fokus auf einem zeitgenössischen «real-life» Phänomen liegt. Statistische Repräsentativität wird nicht angestrebt, sondern analytische Generalisierung (Yin, 2018, S. 38). Das heisst aus dem qualitativen Wissen, welches aus den Fallstudien gewonnen wird, sollen theoretische Erkenntnisse für den Transformationserfolg ehemaliger Industrieareale in mittelgrossen Schweizer Städten gewonnen und in diesem Fall auch praktische Empfehlungen für das Lever-Areal formuliert werden. Die Datenerhebung beinhaltet eine Triangulation mit Dokumentenanalyse und acht leitfadengestützten Expert:inneninterviews. Die Auswertung erfolgt mittels qualitativer Inhaltsanalyse (Mayring, 2015, S. 97–99), gestützt auf ein theoriegeleitetes Codebuch. Die methodische Vertiefung – mit dem Forschungsdesign im Überblick, Datenschutzerklärung, Codebuch, Interviewpartner:innen, Fallstudienprotokoll, Interviewleitfaden und Transkripten – befindet sich im Anhang.

3.1.1 Thematische, räumliche, zeitliche Eingrenzung der Fälle

Die Arbeit untersucht thematisch die frühen Planungsphasen der Arealtransformation insbesondere Latenz, Zielfindung und Nutzungsmix nach Daguati (2016), weil hier die Pfadabhängigkeiten gesetzt werden. Damit grenzt sich die Arbeit von einer immobilienwirtschaftlichen Renditenbetrachtung ab und vertritt eine planungs- und

governance-orientierte Perspektive. Räumlich stehen Olten SüdWest und Bahnhof Nord sowie das Lever-Areal als Anwendungsbeispiel im Zentrum. Als Vergleichsfälle werden die beiden, ebenfalls im Kanton Solothurn liegenden Areale «Attisholz» und «Riverside Zuchwil» untersucht, um zu prüfen, ob sich die Befunde bestätigen lassen. Der Hauptuntersuchungszeitraum beginnt 2002 mit der Ideenentwicklung für Olten SüdWest und 2007 für Bahnhof Nord mit der Zieldefinition. Die industrielle Nutzung der Areale im 19. Jahrhundert wird als Hintergrundinformation zur Latenzphase aufgearbeitet. Der Untersuchungszeitraum endet mit der Inkraftsetzung der Planungszone des Lever-Areals am 28. Januar 2026 (Stadt Olten, 2026). Zum Untersuchungszeitpunkt befinden sich die drei Areale in unterschiedlichen Phasen nach Daguati (2016): Das Lever-Areal steht am Übergang von der Latenzphase zur Zielfindung, das Areal Bahnhof Nord befindet sich in der Phase der planerischen Sicherung und Vermarktung und das Areal Olten SüdWest zwischen Vermarktung und Finanzierung der noch ausstehenden Baufelder.

3.1.2 Fallauswahl, Generalisierung, Datentriangulation und Auswertung

Olten zählt heute mit rund 20’000 Einwohnenden zu den mittelgrossen Schweizer Städten und ist als Bahnknotenpunkt mit überdurchschnittlich hoher Erschliessung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ein Standort für transit-orientierte Entwicklung (Calthorpe, 1993; Bertolini, 1999) bzw. für eine Stadtentwicklung, die durch die Bahnhofslage begünstigt wird. Trotz der heute bestehenden Direktverbindungen «Zürich-Basel» oder «Bern-Zürich» ist der Bahnhof Olten täglich mit rund 69’600 Bahnhofbenutzenden pro Werktag frequentiert (SBB, 2024) und hat damit nicht an Erschliessungsqualität verloren. Die ehemalige Industriestadt verfügt mit dem Zementwerksareal «Olten SüdWest», dem SBB-Industriewerk-Areal «Bahnhof Nord» und dem «Lever-Areal» über drei grossflächige Transformationsareale, die zusammen rund 290’000 m² Arealfläche umfassen. Daneben bestehen weitere Areale, wie etwa das bereits umgenutzte «Gerolag-Areal» (ehemalige Gerberei mit rund 33’000 m², heute Gewerbefläche), die jedoch nicht Gegenstand der Untersuchung sind. Die Konstellation von diversen (ehemaligen) Industriearealen macht Olten zu einem aussagekräftigen Untersuchungsfall: An einem Standort lassen sich mehrere Areale mit unterschiedlichen Eigentümerstrukturen, unterschiedlichen Planungsständen und unterschiedlichen Erfolgsbilanzen vergleichend untersuchen.

Die Fälle wurden nach den Kriterien der thematischen Vergleichbarkeit (Industrieareale in derselben, mittelgrossen Stadt) und methodischen Triangulationsfähigkeit (zugängliche Akteure und Dokumentation) ausgewählt: Der Fall Olten SüdWest (A): Mit

dokumentiertem, langjährigen Entwicklungsverlauf vor der Revision des RPG 1 und empirisch belegten Frühphasenmängeln (Liebeskind, 2016, S. 210–215). Er dient in der vergleichenden Fallstudie als kontrastiver Fall mit Entwicklungsunterbrechung und ist geeignet zur Identifikation negativer Treiber. Der Fall Bahnhof Nord (B): Mit aktuell weitgehend erfolgreichem Verlauf, Investoren und SBB-Beteiligung (Stadt Olten, 2022; Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019) ist geeignet zur Identifikation positiver Treiber. Das Lever-Areal (C): Befindet sich in der frühesten Planungsphase (Planungszone seit 28.01.2026) und dient als Empfehlungsfall, wo die Erkenntnisse direkt handlungsrelevant werden. Tabelle 2 beinhaltet eine Übersicht zu den drei Oltner Arealen.

Areal	**Fläche**	**Lage**	**Realisierungs-zeitraum**	**Karte mit Standort**
Olten SüdWest	220’000 m²	Ehemalige Kiesgrube, Nähe Bahnhof Hammer. Naherholungsgebiet Gheid	Etappe 1: 2012–2014 Etappe 2: ab 2026 geplant	
Bahnhof Nord	30’000 m²	Bahnhofsareal, Aareufer	Etappe 1: 2005–2014 Etappe 2: 2024–2027 Etappe 3: 2028–2031	
Lever-Areal	39’288 m²	Aktive Industriezone, Aareufer, Nähe Bahnhof Olten	Lagerhaus 2023	

Tabelle 2: Fläche, Lage, Zeitraum und Standort der drei Oltner Areale
(eigene Darstellung: GIS Kanton Solothurn, 2026)

Zwecks analytischer Generalisierung (Yin, 2018, S. 37–40). Das methodische Vorgehen ist im Fallstudienprotokoll (vgl. Anhang 7) und im Forschungsdesign (vgl. Anhang 3) dokumentiert. Werden zwei ebenfalls im Kanton Solothurn liegende Vergleichsfälle hinzugezogen: Attisholz in den Gemeinden Riedholz und Luterbach und Riverside in Zuchwil. Damit wird geprüft, ob sich die Hypothesen auch bei weiteren Fällen bestätigen lassen und somit eine grössere Reichweite haben. Beides sind ehemalige Industrieareale in der Nähe einer mittelgrossen Stadt mit vergleichbarer Grössenordnung und gut zugänglichen Daten.

Die empirische Basis ergibt sich aus drei Erhebungsarten, die nach Yin (2018, S. 126–130) im Sinne der Datentriangulation systematisch kombiniert werden: 1. Literatur, 2. Dokumente zu den Fallstudien (z. B. Planungsdokumente, Behördenpublikationen, Investorenpublikationen, Medienberichte), 3. acht halbstrukturierte, leitfadengestützte Interviews mit Vertretenden der Stadt Olten (Direktion Bau), des Kantons Solothurn (Amt für Raumplanung und Standortförderung), von Planungsbüros (Kontextplan,

Metron, yellow z und BSB + Partner) sowie der Grundeigentümerin des Lever-Areals (Packmatt Immobilien AG). Die Expert:inneninterviews decken sowohl staatliche als auch nicht-staatliche Akteure ab, die in die Projekte involviert waren oder sich damit auskennen. Von insgesamt dreiundzwanzig Interviewanfragen führten acht zu einer Zusage. Die Datentypen und Quellen sind im Anhang zusammengefasst. Die vollständige Übersicht der geführten Interviews findet sich in Anhang 6, die verwendete Datenschutzerklärung in Anhang 4, der Interviewleitfaden in Anhang 8 sowie die einzelnen Transkripte in Anhang 9 bis Anhang 16.

Die Auswertung folgt der strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2015, S. 97–99), bei der eine theoriegeleitete Struktur als Codebuch genutzt und die relevanten Textbestandteile systematisch extrahiert werden. Das Codebuch wurde anhand der vier, theoretisch hergeleiteten Variablen «Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierte Erschliessung» aus Kapitel 2 erstellt (vgl. Anhang 5). Es werden folgende konkrete Ergebnisse erarbeitet: 1. Eine Synthese der Gelingensbedingungen mittels Literaturanalyse (Kap. 2.1–2.3), 2. eine Fallstudienauswertung für die Areale Olten SüdWest und Bahnhof Nord (Kap. 3.2–3.4), 3. eine Vergleichstabelle für diese beiden Fälle (Kap. 3.4), 4. kurze Fallstudien zu den zwei Vergleichsfällen aus dem Kanton Solothurn (Kap. 3.5), 5. Die Überprüfung der Hypothesen (Kap. 3.6) und 6. Empfehlungen für das Lever-Areal (Kap. 3.7). Nachfolgend werden die Transformationsprozesse und die planungsrechtlichen Kennwerte der Areale Olten SüdWest, Bahnhof Nord und Lever beschrieben und danach theoriegeleitet analysiert.

3.2 Areal Olten SüdWest

Zuerst werden die Entwicklung und Kennwerte des Areals Olten SüdWest beschrieben. Danach folgt die Analyse betreffend Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierte Erschliessung.

3.2.1 Arealentwicklung Olten SüdWest ab 2002

Das Areal Olten SüdWest (nachfolgend OSW) befindet sich westlich des Bahnhofs Olten und neben dem Bahnhof Hammer auf dem Kieswerk im Gebiet «Gheid» (Stadt Olten, 2017, S. 4). Es befindet sich auf dem seit 1998 stillgelegten Industriegebiet der «PCO Portland Zementwerk AG» und des Kieswerks «AG Hunziker & Cie» (ebd.). Nach der Umzonung im Rahmen der Oltner Ortsplanungsrevision von 2002 wurde die Industriezone SüdWest zur Sondernutzungszone A, die in Olten der vorläufigen Zwischennutzung eines Areals dient (Stadt Olten, 2020, S. 4). Noch im selben Jahr wurde 2002 der städtebauliche Wettbewerb ausgeschrieben (Stadt Olten, 2017, S. 6). Das Areal

sollte nicht nur neu bebaut, sondern während der Bauphase auch zwischengenutzt werden (Liebeskind, 2016, S. 199, Interview yellow z). Der damalige Stadtpräsident legte den Wettbewerbsteams nahe, dass ein massvolles, qualitatives sowie quantitatives Wachstum von maximal 3'000 Personen im Einklang mit der Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft anzustreben sei (Liebeskind, 2016, S. 199). Momentan wird von einer OSW-Kapazität von bis zu 5'000 Personen ausgegangen (Interview Stadt Olten). Das Planerteam «büro Z AG», aus Zürich und «process yellow» aus Berlin (zusammen yellow z), gewannen den Ideenwettbewerb mit dem Projekt «Eureka» (Stadt Olten, 2017, S. 4). Das Siegerprojekt wurde 2002 vier Monate lang im historischen Museum in Olten ausgestellt (Liebeskind, 2016, S. 199). Nach dem ersten Aufruf zur Mitwirkung 2005, kritisierte die FDP die mangelhafte Kommunikation betreffend Zwischennutzungen (Liebeskind, 2016, S. 200). Der Stadtpräsident reagierte mit dem Verweis auf die Hoheit der Grundeigentümerin «Holcim» (ebd.). 2006 folgten erste Vorarbeiten, sowie eine Parkplatz-Zwischennutzung mit einer öffentlichen Begehung und einer zweiten Mitwirkungsrunde (ebd.). Auf der Grundlage der Projektidee von «Eureka» wurden 2006 der Gestaltungsplan «Endgestaltung Kiesabbau Gheid und Arealgestaltung Olten SüdWest» und 2010 die eigentliche Nutzungsplanung rechtskräftig (Stadt Olten, 2017, S. 4–5). Abbildung 4 zeigt die verschiedenen, 2017 geplanten, Etappen von Olten SüdWest (Stadt Olten, 2017, S. 42).

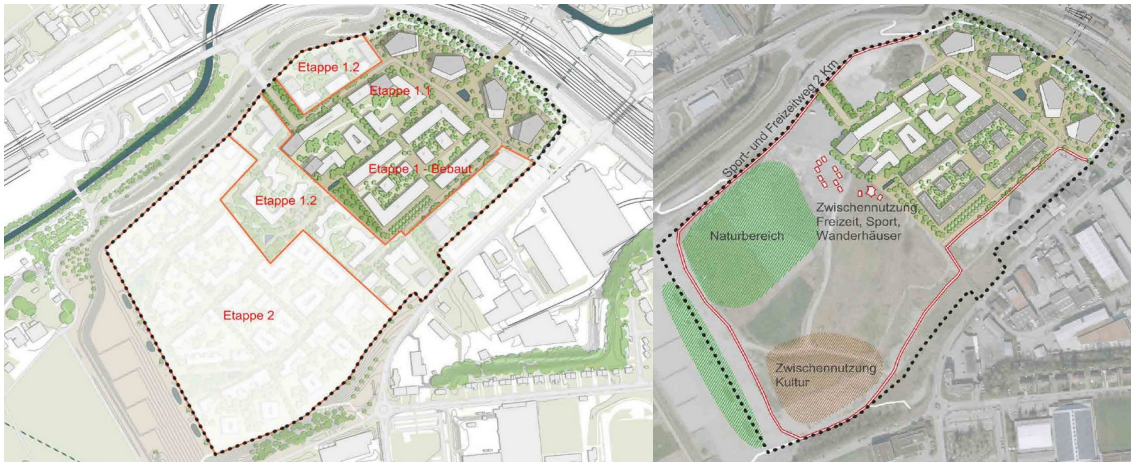


Abbildung 4: Etappierung von OSW (links) und mögliche Zwischennutzungen (rechts) (Stadt Olten, 2017, S. 42, 49)

2007 gab es weitere politische Vorstösse zur Zwischennutzung des Areals mit der Forderung der Schaffung eines Sportparks (SVP) und eines Badesees (SP) denen keine Folge geleistet wurden, jedoch das Bedürfnis nach Naherholungsgebieten zum Ausdruck brachten (Liebeskind, 2016, S. 201). Zudem gab es eine dringliche Motion (Grüne, Junge Alternative), die eine direkte Erschliessung des Bahnhofs Hammer durch die SBB

forderte, welche den Zugang zum OSW-Areal und dem OpenAir Theater «Karls Kühne Gassenschau», das auf dem Areal zwischenzeitlich stattfand, gewährleisten sollte (ebd., S. 202). Als kostengünstige Kompromisslösung einigte man sich auf Extrabusse und verzichtete auf die direkte Bahnhofserschliessung (ebd.). 2009 wurde geprüft, welche Gebiete der Stadt Olten und welche der «AG Hunziker & Cie» gehören (ebd., S. 204), wobei die Anteile der Stadt gemäss Aussage des Kantonsplaners verhältnismässig gering sind (Interview kantonale Raumplanung). Zudem wechselte 2009 die Eigentümerschaft zum Bauunternehmer Leopold Bachmann, der für Wohnungen zu erschwinglichen Mietpreisen bekannt war (Liebeskind, 2016, S. 204). Die Bauherrschaft übernahm anschliessend die Terrana AG Rüschlikon (Stadt Olten, 2017, S. 4–5; Interview kantonale Raumplanung). Ebenfalls 2009 folgte eine Volksmotion mit dem Anliegen, die Stadt Olten als Trägerschaft zu überprüfen, wobei die Angst vor einer Gettoisierung Oltens durch ein neues, günstiges Stadtquartier gross war (ebd., S. 204). Ein Ankauf seitens der Stadt war jedoch schon allein aufgrund der finanziellen Lage nicht möglich (ebd., S. 205). Im April 2011 wurde der Auftrag zur Realisierung des ersten Wohnbereichs an die «AG Frei Architekten» vergeben. Im August 2011 folgte das Baugesuch für das erste Baufeld mit 419 Wohnungen, und im September 2011 wurde das Bauprojekt öffentlich ausgestellt (ebd., S. 208–209). Abbildung 5 zeigt das OSW inklusive des ersten Baufeldes und den angrenzenden Bahnlinien.

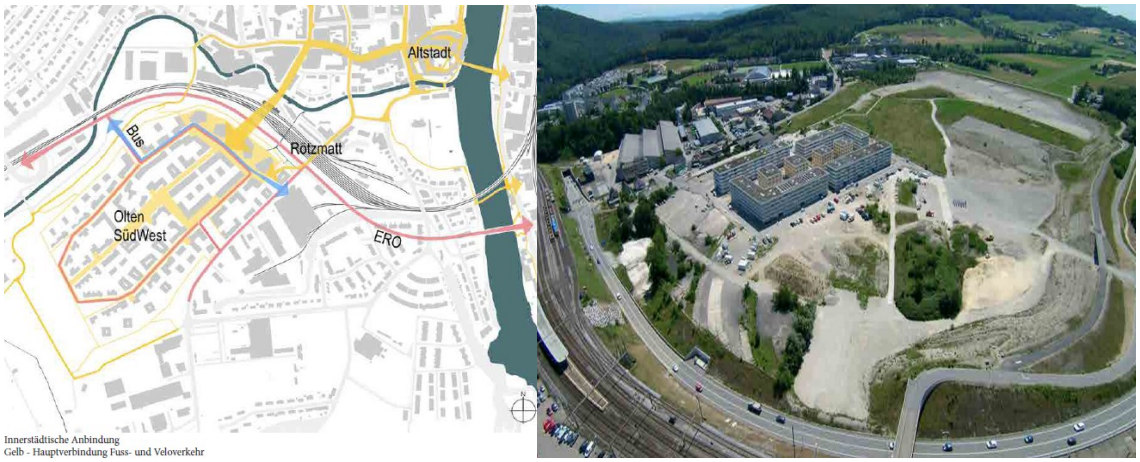


Abbildung 5: Olten SüdWest mit Verkehrsanbindung (Stadt Olten, 2017, S. 13, 18)

Der Raumplanungsbericht 2020 dokumentiert die städtebaulichen Mängel des OSW (Stadt Olten, 2020, S. 5). Bereits kurz nach Bezug 2015 gab es systemische Defizite wie z. B. eine hohe Dichte, uniforme Grossvolumen, unter Druck geratene Aussenräume, nicht funktionierende Sockelnutzungen und ein Leerstand, der zeitweise rund 30 % erreichte (Interview Stadt Olten). In der Folge wurden 2020 der Masterplan, der Gestaltungsplan

und die Personenunterführung Hammer neu aufgesetzt (Stadt Olten, 2020, S. 5–6). Der überarbeitete Gestaltungsplan wurde beim Bundesgericht angefochten und ist seit dessen Bestätigung rechtskräftig (Stadt Olten, 2017; BGer 1C_530/2022 vom 23.11.2023). Abbildung 6 zeigt den OSW-Plan mit Grünstruktur, Strassenraum und Baustruktur.

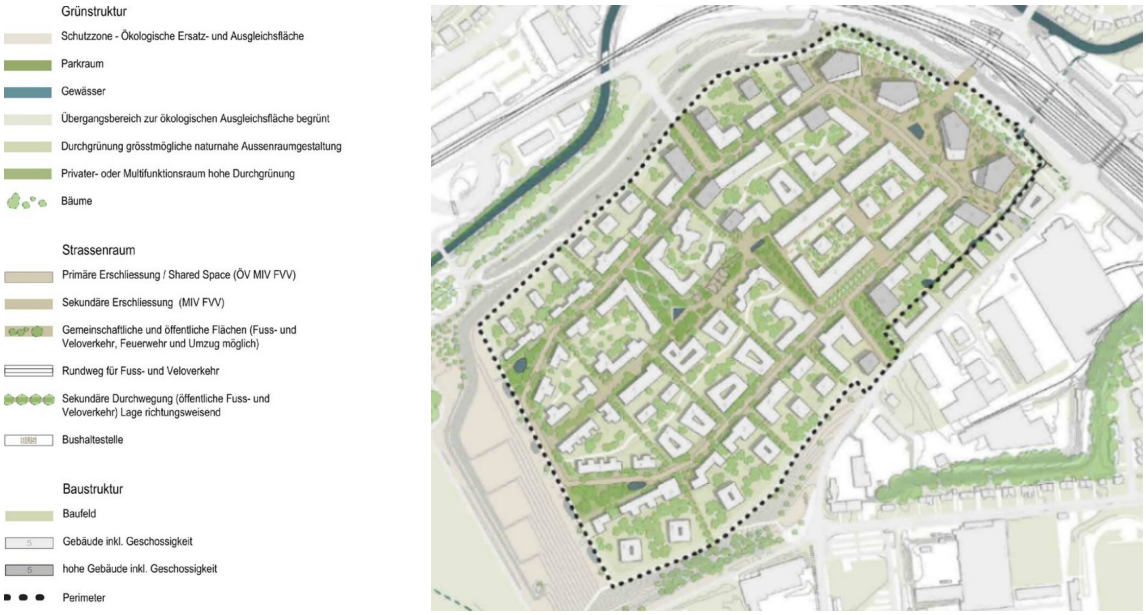


Abbildung 6: Illustrativer Plan Olten SüdWest (Masterplan Olten SüdWest, Stadt Olten, 2017, S. 38–39)

Erst im Jahr 2024 genehmigte das Stimmvolk den finanziellen Beitrag zum Bau der Stadtteilverbindung, die zwei Brücken, eine Bahnunterführung, die Überquerung Entlastungsraum Olten (ERO) und den Umbau des Bahnhofs Hammer beinhaltet (Stadt Olten, 2024, vgl. Abb. 7). Die Stadtverbindung Olten soll bis 2029 fertiggestellt werden (ebd.). Zum Bauvorhaben sollen regelmässige baustellen-Apéros für die interessierte Bevölkerung stattfinden (Stadt Olten, o. J.). Abbildung 7 zeigt die zukünftige Hammer-Unterführung mit Sicht auf den Bahnhof Hammer.

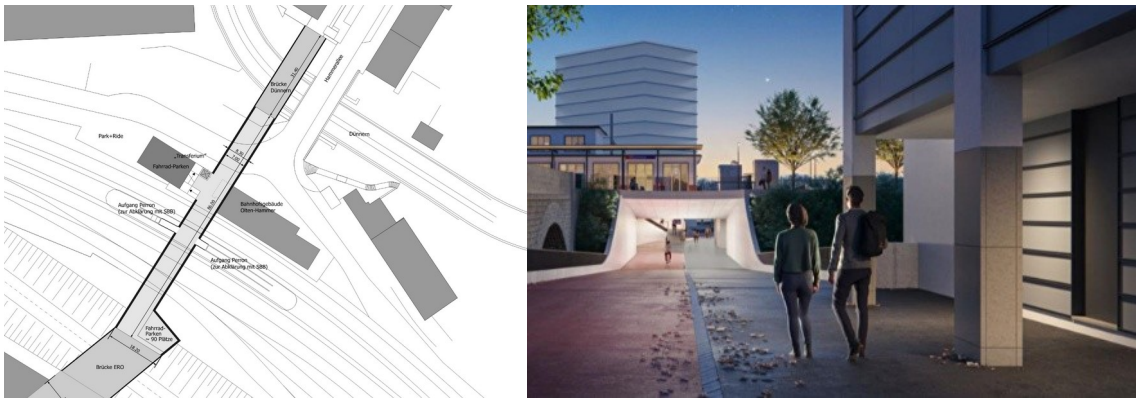


Abbildung 7: Hammer-Unterführung mit Sicht auf zukünftigen Bahnhof Hammer und Olten SüdWest (yellow z, 2012; Stadt Olten, o. J.)

Nicht Projektbestandteil der Stadtteilverbindung sind die neuen Bahnzugänge zum Perron und zum Bahnhofvorplatz, diese werden im gleichzeitig laufenden 100 Mio. Projekt «Substanzerhalt Olten Hammer» der SBB realisiert (Stadt Olten, 2024). Über die weiteren Bauvorhaben auf dem OSW-Areal ist bisher nichts Weiteres bekannt. Die nachfolgende Tabelle 3 beinhaltet eine Übersicht der zentralen Ereignisse.

Datum	**Ereignis**	**Quelle**
1911–1998	Industrielle Nutzung des Kieswerks durch Zementwerk PCO und AG Hunziker & Cie.	Stadt Olten, 2017, S. 4; Müller-Steinag Gruppe, o. J.
1998–2002	Stilllegung des Kieswerks. Holcim als Nachfolgerin der POC.	Stadt Olten, 2017, S. 4
2002	Umzonung der Stadt Olten im Rahmen der Oltner Ortsplanungsrevision zur «Sondernutzungszone A».	Stadt Olten, 2017, S. 5
2002	Ideenwettbewerb mit Präqualifikation und Studienauftrag der Stadt Olten (Stadtpräsidium und Stadtplanung), dem Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn und damaligen Eigentümer (AG Hunziker & Cie.).	Stadt Olten, 2017
2002	Öffentliche Ausstellung der Ideen im Historischen Museum Olten.	Liebeskind, 2016, S. 199
2003	Vergabe an Projekt «Eureka» yellow z.	Liebeskind, 2016, S. 199
2005–2006	Mitwirkungsverfahren.	Liebeskind, 2016, S. 200, Stadt Olten, 2005
2006	Gestaltungsplan «Endgestaltung Kiesabbau Gheid und Arealgestaltung Olten SüdWest».	Stadt Olten, 2017
2006	Politische Vorstösse zu Naherholungsgebieten und Bahnhof Hammer.	Liebeskind, 2016, S. 201–202
2006	Erste Kreditbewilligung Bahnhof Hammer.	Stadt Olten 2023, S. 3–4
2008	Inkrafttreten Gestaltungsplan.	Stadt Olten, 2017, S. 4
2009	Eigentümerwechsel zu Leopold Bachmann, Volksmotion betreffend Ankauf der Stadt Olten.	Liebeskind, 2016, S. 204–205
2010	Nutzungsplanung.	Stadt Olten, 2017, S. 4–5
2011	Architekturwettbewerb Baufeld 4 (erste Bauetappe).	Stadt Olten, 2017, SRF 2013
2011	Start erste Bebauung auf dem Baufeld 4 mit 8 Gebäude, ca. 420 Wohnungen.	Stadt Olten, 2017, S. 5
2013	Öffentliche Ausstellung des Projekts.	Liebeskind, 2016, S. 209
2013	Vorhaben Stadtteilverbindung (Bahnhof Hammer) aus finanzpolitischen Gründen sistiert.	Stadt Olten, 2023, S. 3
2014	Baustart Baufeld 4.	Liebeskind, 2016, S. 211
2015	Fertigstellung Baufeld 4.	Stadt Olten, 2017, S. 4

Datum	Ereignis	Quelle
2018–2019	Nachträgliches Mitwirkungsverfahren.	Stadt Olten / PLANAR AG, 2019
2020	Neuauflage Masterplan, Gestaltungsplan und Personenunterführung Hammer.	Stadt Olten, 2017, S. 5–6
2023	Bundesgerichtsurteil: Bestätigung des Gestaltungsplans nach Beschwerdeverfahren.	BGer 1C_530/2022
2023	Gemeindeparlament beschliesst Bruttobaukredit von 24’663 Mio. CHF für Bahnhof Hammer.	Stadt Olten, 2023
2024	Volksabstimmung Bahnhof Hammer (69,7% Ja).	Stadt Olten, 2024
2026	Zustimmung für die Konkretisierung einer kooperativen Anpassung des Gestaltungsplans seitens Eigentümerschaft.	Stadt Olten, 2024; Oltner Tagblatt, 2024
2029	Geplante Fertigstellung Stadtverbindung Hammer.	Stadt Olten, 2024; olteneinfach.ch, 2024

Tabelle 3: Ereignistabelle Arealentwicklung Olten SüdWest 1911–2029 (eigene Darstellung)

Die nachfolgende Tabelle 4 fasst die zentralen Akteure des OSW-Areals zusammen.

Rolle	Akteur	Quelle
Auftraggebende	Stadt Olten und damaligen Eigentümer AG Hunziker & Cie.	Stadt Olten, 2017, S. 4–5; Liebeskind, 2016, S. 199–200
Eigentümerschaft	AG Hunziker & Cie und Holcim (ehem. POC), danach Familie Bachmann Terrana AG.	Liebeskind, 2016, S. 204; Interview kantonale Raumplanung, Interview Kontextplan
Planungsbüros	Büro Z (Zürich) und process yellow (Berlin) – gemeinsam yellow z.	Stadt Olten, 2017, S. 4; Interview yellow z
Planungsträgerin	Stadt Olten.	Stadt Olten (2020)
Genehmigungs-instanz	Regierungsrat Kanton Solothurn.	Kanton Solothurn, RRB Nr. 2010/588 vom 30.03.2010, RRB Nr. 2021/1589 vom 02.11.2021
Politik	Vorstösse Zwischennutzung, Bahnhof Hammer, Ankauf Stadt Olten von Parteien des Stadtparlaments.	Liebeskind, 2016, S. 200–205
Bevölkerung	Beschwerden bei Bundesgericht von Anwohnenden. Volksabstimmung Bahnhof Hammer.	BGer 1C_530/2022 vom 23. November 2023; Stadt Olten, 2024

Tabelle 4: Akteure Arealentwicklung Olten SüdWest (eigene Darstellung)

3.2.2 Planungsrechtliche Kennwerte Olten SüdWest

Der Perimeter Olten SüdWest umfasst rund 275’000 m² (gemäss GIS 250’000 m²) und ist gemäss geltendem Zonenplan der Wohnzone sowie den ergänzenden Zonen für höhere Bauten zugewiesen (Kanton Solothurn, 2026; Stadt Olten, 2017, S. 6).

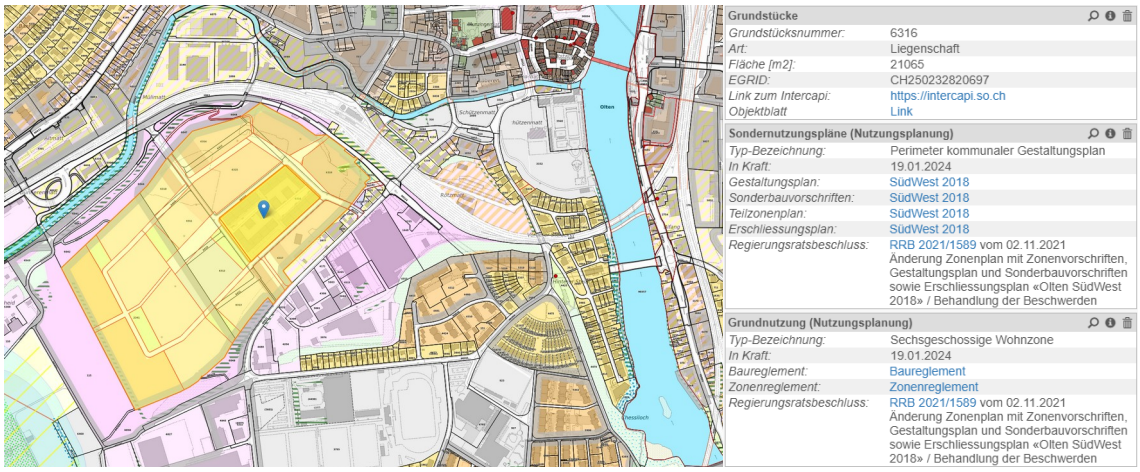


Abbildung 8: Parzellenflächen, Areal Olten SüdWest (GIS Kanton Solothurn, 2026)

Im Uferbereich des Rötzmattbachs greift die Uferschutzzone (Abb. 8 links vom gelb markierten Areal in Pink, ebd.). Die Grundnutzung wird durch den Sondernutzungsplan «SüdWest 2018» übersteuert (Kanton Solothurn, 2021). Zusätzlich durchquert der kantonale Nutzungsplan der Entlastungsstrasse H5b (in Abb. 8 oberhalb und links vom Areal in grau) den kommunalen Planungsperimeter zur Erschliessung des Areals Olten SüdWest (Kanton Solothurn, 2008a). Der Bahnhof Hammer ist oberhalb des Areals in grau ersichtlich. Formelle Ortsbildschutz-Perimeter sind für das Areal im kantonalen ÖREB-Kataster nicht erfasst (Kanton Solothurn, 2026). Im nächsten Kapitel erfolgt die Analyse der Arealentwicklung von OSW. Eine tabellarische Übersicht der planungsrechtlichen Kennwerte findet sich in Anhang 7.1.

3.2.3 Analyse Arealentwicklung Olten SüdWest

Nachfolgend wird der Fall Olten SüdWest anhand der Kriterien Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierte Erschliessung analysiert.

3.2.3.1 Frühphasenqualität OSW ohne Testplanung und mit unklarem Nutzungsmix

Die Frühphase von OSW ist dokumentiert durch den Ideenwettbewerb 2002, das Wettbewerbsergebnis «Eureka» von 2003 sowie den Gestaltungsplan 2010. Die Interviews und die Selbstevaluation der Stadt Olten (Stadt Olten, 2017) zeigen, dass in dieser Frühphase mehrere Entscheidungen den späteren Umsetzungsverlauf prägten.

Herausforderung langfristiger Zielbilder: Aus Sicht der Metron-Vertretung liegt der eigentliche Konzeptionsfehler im Zielbild-Ansatz: «Die Tatsache, dass das ganze Olten SüdWest auf einen Schlag beplant worden ist, ist natürlich sehr ambitiös. […] Mittlerweile wissen wir, dass sich viele Dinge im Verlauf der Zeit verändern können» (Interview Metron). Die vollständige Fertigstellung des Areals ist gemäss Kontextplan auf einen Zeithorizont von 30 bis 50 Jahren angelegt (Interview Kontextplan).

Keine vorgängige Testplanung: Aus Sicht des Wettbewerbsgewinners war für eine derart komplexe Transformationsaufgabe der städtebauliche Wettbewerb rückblickend nicht das ideale Planungsinstrument (Interview yellow z). Vorab hätte die Klärung der Bedingungen mit der Eigentümerschaft, der Stadt und der Bevölkerung stehen sollen, eine Testplanung oder ein Studienauftrag wäre geeigneter gewesen (ebd.).

Wirtschaftliche Interessen vs. Nutzungsmix: Das siegreiche Wettbewerbskonzept «Eureka» von yellow z war als nachhaltiger Ansatz konzipiert – die Landschaft sollte schrittweise aus der Kiesgrube wachsen, mit früher Baumsetzung, temporären Nutzungen (Zirkus, Schulklassen, Kletterwand, Kleingärten) und einer frühen Durchwegung in Richtung Bahnhof Hammer (Interview yellow z). Diese in Phasen aufgeteilte Landschaftsentwicklung, wurde jedoch nur punktuell in die Umsetzung aufgenommen (ebd.). Der Gestaltungsplan wurde kritisiert, weil die Dichte höher lag als in Olten üblich (ebd.). «Dahinter standen wirtschaftliche Verwertungsinteressen der neuen Eigentümerin, und auch die Nutzungsmix-Frage war ein Thema. Der Gestaltungsplan ist damit nicht ganz so herausgekommen, wie wir es aus fachlicher Sicht bevorzugt hätten – wirtschaftliche und politische Interessen haben ihn in eine andere Richtung geführt» (ebd.). Yellow z verteidigte den Gestaltungsplan dennoch, «weil das Areal ein grosses Potenzial hat und weiterhin entwickelbar bleibt. Im Rückblick hätte man frühzeitig ein Standortmarketing oder Wirtschaftsexperten einbeziehen sollen, um Standortqualität und Alleinstellungsmerkmal (Unique Selling Point) zu klären und daraus die Nutzungsplanung abzuleiten. Die Frage, wer solche vorbereitenden Studien finanziert – Grundeigentümer, Stadt oder Kanton – ist dabei jeweils eine der zentralen Hürden» (ebd.).

Etappierungslogik und Erschliessung: Ein Risiko in der Konzeptionsphase war die Verkettung der ersten Bebauung mit einer noch nicht realisierten Erschliessung. Die Personenunterführung Hammer war Bestandteil der ursprünglichen «yellow z Konzeption» und wurde parallel zur Realisierung der Etappe 1 in einem separaten Wettbewerb bearbeitet aber nicht mit ihr synchronisiert. Das kantonale Amt für Raumplanung beschreibt dies als Kernversäumnis, weil man gewisse Vorleistungen an den Anfang hätte stellen müssen (Interview kantonale Raumplanung). Auch yellow z hatte parallel zur Wettbewerbsarbeit eine separate Studie zur Anbindung Bahnhof Hammer erstellt, die jedoch nicht umgesetzt wurde (Interview yellow z, Interview kantonale Raumplanung).

Identitätsdefizit bei der Bausubstanz: Liebeskind (2016, S. 209) zeigt in ihrer Diskursanalyse, dass das Leitbild «Wohnstadt Olten» nicht deckungsgleich war mit der Bevölkerungswahrnehmung des OSW-Areals am Industrierand. Zudem lag die Dichte höher als in Olten üblich (Interview yellow z). Die Belegung der Frühphase des ersten Baufelds erfolgte zudem durch «neue Leute, die keinen Bezug zu den alten hatten» (Interview Stadt Olten). Ein Muster, das erst durch das Schulhaus und einzelne Ankernutzungen (z. B. Restaurant und Kita) langsam durchbrochen wurde (Interview Stadt Olten). Mit Ausnahme des ehemaligen Verwaltungsbaus, der heute als Schule genutzt wird, wurde der industrielle Bestand vollständig zurückgebaut (Interview Stadt Olten). Zudem braucht die Bevölkerung Zeit, um zu verstehen, dass ein früher industriell genutztes Areal wieder als hochwertiger öffentlicher Raum wahrgenommen werden kann (Interview BSB + Partner).

3.2.3.2 OSW Governance mit passiver Eigentümerin und Verwertungslogik

Fehlendes inhaltliches Mittragen der Eigentümerin: Die OSW-Entwicklung ging von einem einzelnen Grundeigentümer aus (Holcim als Nachfolgerin der PCO). Die Interviews zeigen jedoch, dass diese Eigentümerstruktur nur eine notwendige, jedoch keine hinreichende Bedingung ist: entscheidend ist das inhaltliche Mittragen der Entwicklungsvision durch die Eigentümerschaft. Der Wettbewerbsgewinner schildert die Rolle des Eigentümers ohne aktives Entwicklungsinteresse: Der Verwalter habe die städtebauliche Entwicklung nicht mit eigener Perspektive begleitet, vorgesehene temporäre Nutzungen wurden im Prozess weniger Beachtung geschenkt (Interview yellow z). «Und vor allem das grosse Problem ist, dass man eigentlich eine qualitätsvolle Entwicklung nicht mit Planungsinstrumenten erzwingen kann. Man kann schon einen gewissen Eckwert setzen, aber eigentlich muss man in einem guten Einvernehmen unterwegs sein mit den entsprechenden Vorhabenträgern. Man muss ein bisschen das gleiche Verständnis darüber haben, wohin man will» (Interview kantonale Raumplanung).

Verwertungslogik nach Eigentümerwechsel: Die kantonale Raumplanung beschreibt, dass die Terrana AG eine Vorstellung davon hatte, wie sie günstigen Wohnraum bereitstellen kann (Interview kantonale Raumplanung). Eine Agenda, die gemäss seiner Beobachtung vom öffentlichen Interesse abwich (ebd.). In der öffentlichen Debatte wurden Sorgen einer sozialen Segregation geäussert aufgrund des neuen Quartiers und eine Volksmotion verlangte die Prüfung einer städtischen oder öffentlich-rechtlichen Trägerschaft (Liebeskind, 2016, S. 204). Es wäre für die Stadt eine Chance gewesen, das

Land zu erwerben, weil man als Grundeigentümerin in einer anderen Position ist, was die Einflussnahme betrifft (Interview kantonale Raumplanung).

3.2.3.3 Nachträgliche Mitwirkung und Rechtsstreit als Ersatz-Partizipation

Konsultation als Mitwirkungsverfahren: In der Wettbewerbsphase war die Beteiligung im engen Rahmen des kantonalen Verfahrens organisiert und bewegte sich, gemäss Arnstein (1969, S. 217), primär auf der Stufe der Konsultation. Erst mit der Überarbeitung des Gestaltungsplans wurde eine formalisierte, öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Zwischen 2005 (Vorstudien) und 2010 (rechtskräftiger Gestaltungsplan) fand keine öffentliche Mitwirkung im heutigen Sinne (nach dem RPG 1) statt; die Öffentlichkeit wurde erst mit dem nachträglichen Mitwirkungsverfahren 2018/19 zur Überarbeitung des Gestaltungsplans und des Masterplans formell einbezogen. Die Grünen Olten reichten dazu 2019 eine Stellungnahme ein. Sie forderten unter anderem den Nachweis realer Nachfrage vor der weiteren Bebauung, eine Auto-arme Siedlung mit ÖV-Takterhöhung, die Stadtteilverbindung zum Bahnhof Hammer, Klimaanpassungsmassnahmen im Freiraum und eine Vermeidung von «Ghettoisierung» durch eine identitätsstiftende Qualität. Die zentralen Anliegen dieser Stellungnahme wurden im überarbeiteten Gestaltungsplan aufgenommen, insbesondere die Stadtteilverbindung, das Freiraumkonzept und der Nutzungsmix mit Schulhaus und Kita. Auf der Skala von Arnstein (1969, S. 217) erreicht dieses Verfahren jedoch ebenfalls lediglich die Stufe der Konsultation.

Rechtsstreit als Ersatz-Partizipation: Der überarbeitete Gestaltungsplan wurde bis vor Bundesgericht angefochten, die Einsprachen betrafen primär die Mobilität bzw. die Rückstauwirkung und die Grösse der Verkehrsfläche (Interview Stadt Olten). Diese Verlagerung entspricht dem von Perić et al. (2023, S. 11) beschriebenen Muster einer «elite-driven and pro-development collaboration», in der die Zivilgesellschaft ihre Rolle reaktiv über Einsprache- und Rekursverfahren einnimmt.

3.2.3.4 OSW-Erschliessung mit überschrittenem TOD-Grenzwert

TOD-Grenzwert überschritten: OSW liegt im Luftlinienabstand nahe am Bahnhof Olten. Der reale Fussweg zum nächstgelegenen Perron der Haltestelle Bahnhof Hammer erfordert jedoch einen Umweg aufgrund fehlender, direkter Unterführung. Die effektive Zugangsdauer liegt mit ca. 15 Minuten im kritischen Bereich, den Diller und Eichhorn (2021, S. 178–179) als TOD-Wirksamkeitsgrenze beschreiben. Kontextplan bestätigt die unzureichende fussläufige ÖV-Anbindung des Areals und die daraus folgende faktische Auto-Abhängigkeit der Bewohnenden (Interview Kontextplan).

Erschliessungslücke als Ursache des Leerstands: Aus den Feldbeobachtungen ist bekannt, dass anfänglich zugezogene Mieter:innen relativ schnell wieder weggezogen sind, weil sie das Areal als unzureichend erschlossen empfanden, obwohl es eigentlich nahe bei der Stadt liegt (Interview kantonale Raumplanung). Die anfängliche Leerstandsquote von rund 30 % konnte erst durch das Schulhaus, das Restaurant Blumel und die Kita sowie die perspektivische Aussicht auf die Stadtteilverbindung reduziert werden (Interview Stadt Olten).

Nachträgliche Korrektur durch Stadtteilverbindung: Der Bau der Stadtteilverbindung Bahnhof Hammer (mit zwei Brücken über die Aare, einer Bahnunterführung und der Überquerung ERO) wird als zentrale Korrektur [nach der ersten Bauetappe 1] betrachtet und durch den Mehrwertausgleich sowie eine bewusste Kapazitätserhöhung im Gestaltungsplan 2020 finanziert (Interview kantonale Raumplanung; Interview Stadt Olten). «Die Mehrwertabgabe kann für Freiraum, Aufwertung oder öffentliche Räume eingesetzt werden» (Interview BSB + Partner). Damit wird das TOD-Prinzip retrospektiv vollzogen, aber unter den ungünstigen Bedingungen einer bereits realisierten und leerstehenden Etappe 1. Der Gestaltungsplan von 2010 wurde ohne Mehrwertausgleich in Kraft gesetzt, weil er in der geltenden Rechtslage in dieser Form noch nicht existierte. Nach dem revidierten RPG und der Solothurner Umsetzung 2018 wurde für die Überarbeitung 2020 ein Mehrwertausgleich von rund 16,21 Mio. CHF veranlasst (Stadt Olten, 2017, Interview kantonale Raumplanung). Beim ursprünglichen OSW «gab es keinen Mehrwertausgleich. Ein Mehrwertausgleich für so grosse Arealentwicklungen sind entscheidende Faktoren, vor allem mit Blick auf die notwendigen Einrichtungen» (Interview kantonale Raumplanung). Die Umsetzung der Mehrwertabgabe leidet in der Praxis an einem beidseitigen Erfahrungsdefizit: Grundeigentümer setzen die Abgabe eher tief an und Gemeinden verschieben die daraus zu finanzierenden Anschlussmassnahmen mangels verfügbarer Mittel (Interview BSB + Partner). Zwischen Abgabepflicht und tatsächlicher Investition entstehen so Zeiträume von zehn bis fünfzehn Jahren, in denen sich die Rahmenbedingungen des Areals verändern und die ursprünglich geplante Wirkung verpufft (ebd.).

3.2.4 Synthese des Transformationsprozesses Areal Olten SüdWest

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Der unbefriedigende Verlauf der Frühphasen von Olten SüdWest ist auf verschiedene, zusammenhängende Frühphasendefizite zurückzuführen:

(I) Frühphasenqualität: Einstieg über einen städtebaulichen Wettbewerb ohne vorgeschaltete Testplanung zur Klärung von Zielbild, Eigentümer- und Bevölkerungsinteressen.

(II) Governance: Eine Grundeigentümerkonstellation, die die Entwicklungsvision nicht inhaltlich mittrug und ab dem Eigentümerwechsel primär verwertungslogisch agierte. Handlungsleitend war ab dem Eigentümerwechsel die kurzfristige Renditeoptimierung anstelle der ursprünglichen städtebaulichen Zielsetzung. Dies zeigt sich in der Ablehnung von Nutzungsmix-Anpassungen und in der Verlagerung der Konflikte auf den Rechtsweg.

(III) Partizipation: Eine Partizipation, die primär auf Konsultation und Rechtsverfahren ausgerichtet war, ohne substanzielle Diskussion des Identitäts- und Nutzungsprofils. Die Überarbeitung 2017–2020 (von Masterplan, Gestaltungsplan, Mehrwertausgleich und Stadtteilverbindung) ist eine planungsrechtlich und finanziell wirksame, aber im Kern korrektive und nicht präventive Massnahme.

(IV) TOD: Mit der Bebauung der Etappe 1 und einer noch nicht realisierten Bahnhofsanbindung wurde die TOD-Wirksamkeitsgrenze überschritten (Fussweg >600 m bzw. rund 20 Minuten).

Nachfolgend wird die Arealentwicklung Bahnhof Nord beschrieben und analysiert.

3.3 Areal Bahnhof Nord

Im folgenden Kapitel werden die Entwicklung des Areals Bahnhof Nord und die planungsrechtlichen Kennwerte beschrieben. Danach folgt die Analyse betreffend Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierte Erschliessung.

3.3.1 Arealentwicklung Bahnhof Nord ab 2007

Das Areal Bahnhof Nord umfasst rund 30’000 m² unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofs Olten und befindet sich auf dem ehemaligen Industriewerk-Gelände SBB mit den SBB-Hauptwerkstätten (Stadt Olten, 2022, Mettler Entwickler, o. J.-a). Das ursprüngliche SBB-Areal liegt am Stadteingang von Olten an prominenter Lage (Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019, S. 4). 2005 wurde das SBB-Industriewerk «Tannwald» an der Industriestrasse erweitert und die im Jahr 1855 errichtete Hauptwerkstätte beim Bahnhof an der Gösgerstrasse Schritt für Schritt stillgelegt (Stadt Olten, 2013, S. 3). Als die SBB in ihren betrieblichen Anlagen längere Hallenlängen und modernere Werkstätten benötigte, wurden im Zeitraum 2005 bis 2007, parallel zur strategischen Portfolio-Neuausrichtung der SBB Immobilien AG, Teile des Areals nicht

mehr für den Kernbestand gebraucht, aus dem Bahnkernbestand herausgelöst und der Entwicklung zugeführt (Interview Stadt Olten). Im Oktober 2011 starteten die Abbrucharbeiten der ehemaligen SBB-Werkstätten (Stadt Olten, 2013). Bereits die Entwicklungsstrategie wurde 2007 von der SBB erarbeitet und der Studienauftrag ab 2018 in engem Dialog mit der Stadt Olten aufgesetzt (Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019, S. 4). Die Bewilligungshoheit liegt jeweils bei der Standortgemeinden, die Initiative kam seitens SBB Immobilien AG.

Der erste Realisierungsschritt erfolgte im Juli 2012 mit der Grundsteinlegung der «Betriebszentrale Mitte» der SBB, die bis 2015 dauerte (Stadt Olten, 2013, Interview Stadt Olten, (Stadt Olten, 2013, S. 30, Abb. 9), Betriebszentrale in grün im Baubereich B). Die «Betriebszentrale Mitte» ist für den nationalen Bahnbetrieb als Leitzentrale zur Bahnsteuerung eine systemkritische Infrastruktur (Interview Kontextplan). Am 17. November 2015 eingeweiht, steuert die Betriebszentrale, die sich ca. in der Mitte des Areals befindet, seither von Olten aus mit 350 Mitarbeitenden und als eine von schweizweit vier Betriebszentralen der SBB den Verkehr von rund 190 Bahnhöfen im nationalen Netz (Stadt Olten, 2013, S. 3; SRF, 2015; Stadt Olten, 2015).

Für das übrige Areal wurde 2013 ein Nutzungsplanverfahren durchgeführt mit Teilzonenplan, Gestaltungsplan und kantonalem Erschliessungsplan (Stadt Olten, 2013, S. 3). Geplant sind insgesamt sechs Bauten mit einer Höhe von maximal 46 Metern und bis zu 13 Geschossen, die das Stadtbild nachhaltig prägen werden (ebd.). Das neue Stadtquartier soll einen Nutzungsmix aus Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen mit rund 2’000 Arbeitsplätzen und 300 Bewohnenden bieten (ebd.). Von Mai bis Juni 2013 fand ein öffentliches Mitwirkungsverfahren statt, wobei die 14 Stellungnahmen überwiegend positiv ausfielen, weil sich das Areal in Gleisnähe eignet, um verdichtet in die Höhe zu bauen (ebd.). 2014 kündigte die SBB in einer gemeinsamen Medienmitteilung mit der Stadt Olten sowie den Investoren «Mettler2Invest AG» und «CSA Real Estate Switzerland» an, dass rund 200 Mio. CHF in die Transformation des Areals Olten Nord investiert werden (Alpiq, 2025; SBB, 2014; SRF, 2014; Stadt Olten, 2019). Im Mai 2014 bestätigte die Stadt Olten den Gestaltungsplan vom Areal als rechtskräftig (Kanton Solothurn, 2014a). Die dort verankerten Kubaturen, Bauhöhen und Nutzungsverteilungen bilden bis heute die Grundlage der weiteren Baufelder (Interview kantonale Standortförderung). Die nachfolgende Abbildung 9 beinhaltet einen Auszug des Gestaltungsplans Bahnhof Nord.

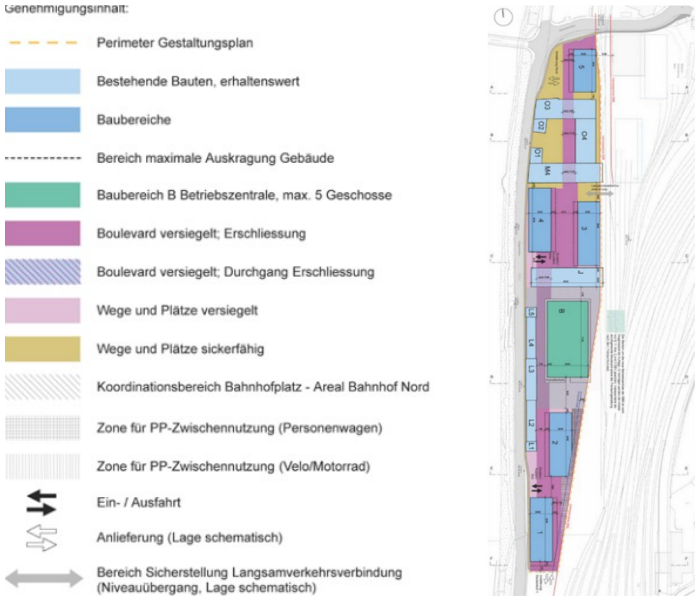


Abbildung 9: Auszug Gestaltungsplan Bahnhof Nord (Stadt Olten, 2013)

Nach dem Verkauf der zwei ersten Baufelder 1 (vgl. Abb. 10 unterster Baubereich in blau) und 2 (vgl. Abb. 10 zweitunterster Baubereich) seitens SBB an die «Pallas Kliniken» und «Mettler2Invest» wurde ab 2018 das Konkurrenzverfahren auf den benachbarten Parzellen gemeinsam durchgeführt (Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019, S. 4). Auf Basis der SBB-Entwicklungsstrategie von 2007 und in engem Dialog mit der Stadt Olten startete im Sommer 2018 der Studienauftrag mit sechs Architekturteams für Baufeld 1 mit dem ICONO-Hochhaus und Baufeld 2, wo zuerst ein privater «Health Campus» geplant war und danach Büroflächen (ebd.; Alpiq, 2025; Stadt Olten, 2019). Für den Wohnteil auf dem ICONO Baufeld 1 wurde 2019 das Team Atelier «ww Architekten SIA AG» aus Zürich und für den ehemaligen Spitalteil auf Baufeld 2 das Team «fsp Architekten AG» aus Spreitenbach gewählt (ebd.). Abbildung 10 zeigt das Areal Bahnhof Nord und die Baufelder 2 und 3.

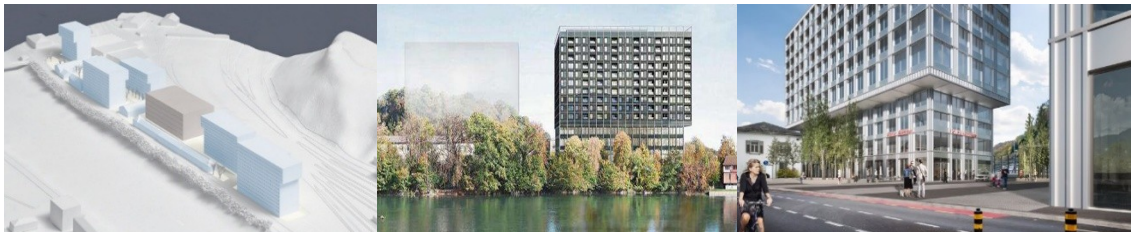


Abbildung 10: Areal Bahnhof Nord (Bild 1), ICONO-Hochhaus (rechts im Bild 2),
genehmigtes Baufeld 2 (links im Bild 2 und Bild 3) (Stadt Olten, 2026; Oltner Tagblatt, 2024)

Die Etappe 2 in Baufeld 1 umfasst mit dem ICONO-Hochhaus rund 150 Wohnungen sowie Erdgeschossnutzungen mit Büroflächen [und Gewerbe] (Interview Stadt Olten). Der Gestaltungsplan 2022 (ursprüngliche von 2014 mit Anpassungen 2022) präzisierte die Bauhöhen und die Nutzungsverteilung für Baufeld 1 (Interview kantonale

Standortförderung; Stadt Olten, 2022). Das Gebäude wird 46 Meter hoch und ist damit, nach dem Stadthaus mit 50 Metern, das zweithöchste Gebäude Oltens und vom Volumen her das grösste Einzelgebäude der Stadt (Interview kantonale Raumplanung; Interview kantonale Standortförderung). Bauherrin ist die «Credit Suisse Anlagestiftung Real Estate Switzerland» (heute UBS-Anlagestiftung) mit «Mettler2Invest» als Entwicklerin, die Ausführung liegt bei «ARGE Mettler Architektur» (Oltner Tagblatt, 2024). Die Bauphase für Baufeld 1 läuft von 2024 bis 2027 (Mettler Entwickler, o. J.-b; Rhomberg, 2024; Stadt Olten, 2022). Baufeld 2 war ursprünglich für die Pallas Kliniken vorgesehen, wurde inzwischen weiterverkauft und beinhaltet ein bewilligtes, jedoch noch nicht realisiertes Bauprojekt (Interview Stadt Olten). Die ursprünglich vorgesehene Bauherrin «Pallas Kliniken AG» entschied im März 2025, ihren als Klinikneubau bewilligten 50 Mio. CHF Bau nicht zu realisieren, und veräusserte das Areal samt bewilligtem Baurechtsdossier im Oktober 2025 an die Alpiq AG (Zofinger Tagblatt, 2025; Alpiq, 2025). Baufelder 3 bis 5 befinden sich weiterhin im Eigentum der SBB und stehen für spätere Entwicklungsetappen zur Verfügung.

Parallel zur Arealentwicklung Bahnhof Nord plant die Stadt Olten mit dem Projekt «Neuer Bahnhofplatz Olten» eine Aufwertung des unmittelbar angrenzenden Bahnhofvorplatzes mit Busbahnhof, unterirdischem Parking, Velostationen, einer Verlängerung der Hardegg-Unterführung, neuem Bahnhofsdach und Aufwertung des Aarestegs, worüber im Juni 2026 eine Volksabstimmung vorgesehen war (olteneinfach.ch, 2026, Neuer Bahnhofplatz Olten, 2026). Abbildung 11 zeigt den zukünftigen, neuen Bahnhofplatz Olten.

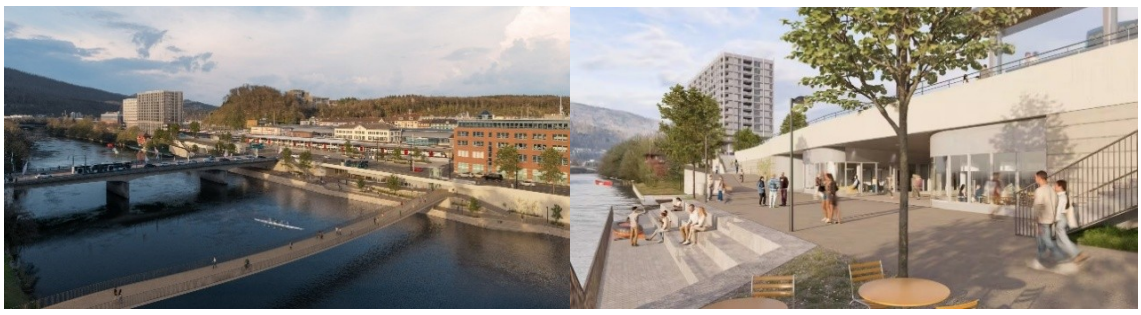


Abbildung 11: Neuer Bahnhofplatz Olten (neuer-bahnhofplatz-olten.ch)

Die Volksabstimmung zum neuen Bahnhofplatz wurde aufgrund von Diskussionen zur Kostenaufteilung zwischen Bund und Kanton auf 2027 verschoben (Stadt Olten, 2026). Der Bezug des ICONO-Hochhauses (Etappe 2, Baufeld 1) ist gemäss Bauträgerin per 2027 vorgesehen (Oltner Tagblatt, 2024). Die nachfolgende Tabelle 5 fasst die zentralen Ereignisse der Arealentwicklung Bahnhof Nord zusammen.

Datum	Ereignis	Quelle
1855	Errichtung SBB-Hauptwerkstätte beim Bahnhof.	Stadt Olten, 2013; S. 3
2005	Stilllegung SBB-Industriewerk Tannwald.	Stadt Olten, 2013; S. 3
2007	SBB-Entwicklungsstrategie für den Bahnhof Nord.	Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019, S. 4
Okt. 2011	Abbrucharbeiten der ehemaligen SBB-Werkstätten auf dem Areal Bahnhof Nord.	Stadt Olten, 2013
Jul. 2012	Grundsteinlegung der Betriebszentrale Mitte der SBB.	Stadt Olten, 2012
2013	Nutzungsplanverfahren 2013 mit Teilzonenplan, Gestaltungsplan, kantonalem Erschliessungsplan.	Stadt Olten, 2013, S. 3
Mai-Jun. 2013	Öffentliche Mitwirkungsausstellung; 14 Stellungnahmen, überwiegend positiv.	Stadt Olten, 2013
21.01.2014	Gemeinsame Medienmitteilung SBB und Stadt Olten: 200 Mio. CHF Investitionen, 2'000 Arbeitsplätze und 150 Wohneinheiten angekündigt.	SBB, 2014; SRF, 2014
20.05.2014	Gestaltungsplan Areal Bahnhof Nord rechtskräftig.	Kanton Solothurn, 2014 RRB Nr. 2014/892 vom 20. Mai 2014
20.05.2014	Kantonaler Erschliessungsplan «Gösgerstrasse, Abschnitt Trimbacherbrücke bis Bahnhofplatz mit Anbindung Areal Bahnhof Nord».	Kanton Solothurn, 2014 RRB Nr. 2014/892 vom 20. Mai 2014
17.11.2015	Einweihung der Betriebszentrale Mitte mit 350 Mitarbeitenden; Steuerung von 190 Bahnhöfen.	SRF, 2015; Stadt Olten, 2015
Sommer 2018	Studienauftrag Baufeld 1 und Baufeld 2 mit sechs Architekturteams im Konkurrenzverfahren.	Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019
29.03.2019	Bericht des Beurteilungsgremiums genehmigt: Atelier ww Architekten AG für Baufeld 1 (Wohnen), fsp Architekten AG für Baufeld 2 (Spital).	Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019
2022	Anpassung Gestaltungsplan: legte die maximale Bauhöhe und die Nutzungsverteilung verbindlich fest.	Interview kantonale Standortförderung; Stadt Olten, 2022
2023	Einsprache zu Baugesuch bilateral gelöst.	Oltner Tagblatt, 2024
Frühjahr 2024	Baubewilligung für das ICONO-Hochhaus erteilt.	Mettler Entwickler, o. J.-a
2025	Baustart ICONO.	Stadt Olten, 2022; Mettler Entwickler, o. J.-a; Oltner Tagblatt, 2024
2027	Volksabstimmung zum neuen Bahnhofplatz Olten.	olteneinfach.ch, 2026
Ende 2027	Geplanter Bezug des ICONO-Hochhauses.	Stadt Olten, 2022; Mettler Entwickler, o. J.-a

Tabelle 5: Ereignistabelle Arealentwicklung Bahnhof Nord 1855–2027 (eigene Darstellung)

Die nachfolgende Tabelle 6 fasst die zentralen Akteure der Transformation des Areals Bahnhof Nord zusammen.

Rolle	**Akteur**	**Quelle**
Auftraggebende	SBB Immobilien AG.	Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019, S. 4 SBB Immobilien (2019), Stadt Olten (2019),
Eigentümerschaft	SBB Immobilien AG, Mettler2Invest AG (Baufeld 1, Wohnteil), CSA RE / UBS (Baufeld 1), Pallas Kliniken AG danach Alpiq (Baufeld 2).	Interview Kontextplan; Interview kantonale Raumplanung, Mettler Entwickler, o. J.-a
Planungsbüros / Architekten	Atelier ww Architekten AG, fsp Architekten AG, Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten.	Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019
Planungsträgerin	Stadt Olten.	Stadt Olten, 2013; Kanton Solothurn, 2014
Genehmigungsinstanz	Regierungsrat Kanton Solothurn.	Kanton Solothurn, 2014, RRB Nr. 2014/892 vom 20. Mai 2014
Politik	Politische Parteien, Vereine, Privatpersonen.	Stadt Olten, 2013
Bevölkerung	Mitwirkung 2013, 14 Stellungnahmen.	Stadt Olten, 2013

Tabelle 6: Akteure Arealentwicklung Bahnhof Nord (eigene Darstellung)

3.3.2 Planungsrechtliche Kennwerte Bahnhof Nord

Der Perimeter Bahnhof Nord umfasst drei Grundbuch-Parzellen der Gemeinde Olten: (1) den SBB-Hauptteil mit total 9834 m² (Abb. 12 oben, mit Zugang von der Gösgerstrasse), (2) das «Baufeld 1» bzw. das Hochhaus ICONO mit 2’036 m² (Abb. 12 zuunterst) sowie das noch unbebaute «Baufeld 2» mit 2’343 m² (Abb. 12 in der Mitte). Zudem gehören der Pallas noch 1461 m² und der Betriebsleitzentralenteil mit Umschwung beträgt ca. 14’000 m² und ist beim SBB Bahnhofs-Areal integriert.

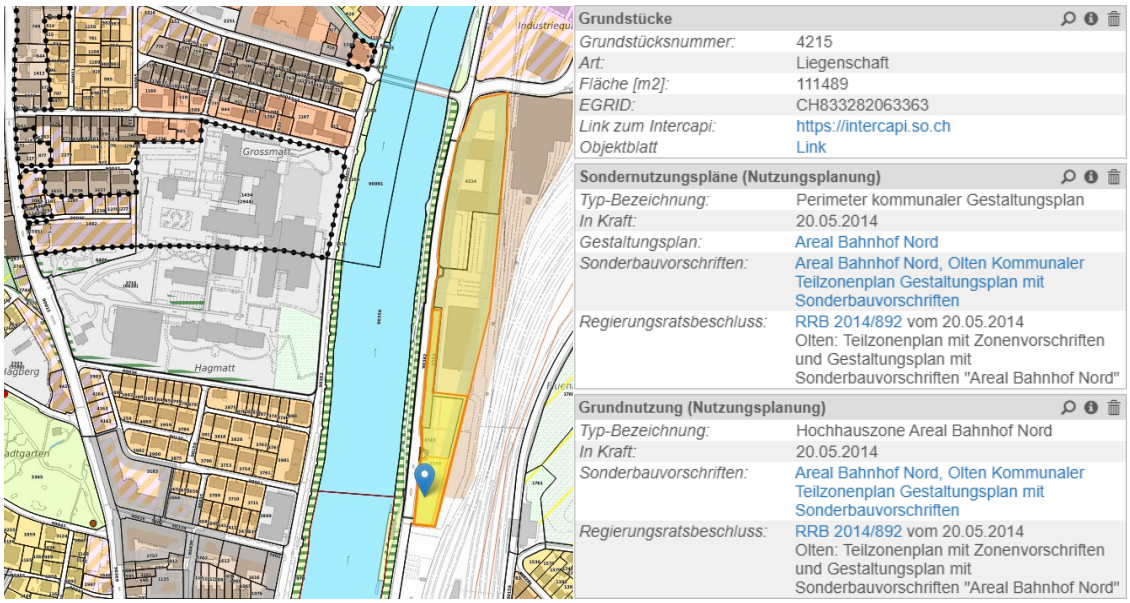


Abbildung 12: Parzellenflächen, Areal Bahnhof Nord (GIS Kanton Solothurn, 2026)

Die kantonale Grundnutzung weist dem Areal den Perimeter der Hochhauszone «Areal Bahnhof Nord» zu. Überlagert wird die Grundnutzung durch den Sondernutzungsplan «Areal Bahnhof Nord» (Kanton Solothurn, 2014a) sowie den zeitgleich beschlossenen kantonalen Erschliessungsplan «Gösgerstrasse, Abschnitt Trimbacherbrücke bis Bahnhofplatz mit Anbindung Areal Bahnhof Nord» (Kanton Solothurn, 2014b, vgl. Abb. 10 Gösgerstrasse links neben dem gelb markierten Areal in Weiss, Brücke oben links). Das Areal Bahnhof Nord überlagert zusätzlich in Teilen den «Sondernutzungsplan Kantonsspital» (Kanton Solothurn, 2006, vgl. Abb. 10 graue Fläche links der Aare). Formelle ISOS- oder Ortsbildschutz-Perimeter sind für das Areal im kantonalen ÖREB-Kataster nicht erfasst (Kanton Solothurn, 2026). Im nächsten Kapitel erfolgt die Analyse der Arealentwicklung von Bahnhof Nord.

3.3.3 Analyse Arealentwicklung Bahnhof Nord

Nachfolgend wird der Fall Bahnhof Nord anhand der Kriterien Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierte Erschliessung analysiert.

3.3.3.1 Frühphasenqualität Bahnhof Nord mit Entwicklungsstrategie der SBB

Frühe Entwicklungsstrategie der SBB: Die SBB Immobilien AG hatte beim Areal Bahnhof Nord von Beginn an eine klar formulierte Entwicklungsabsicht. Nach Auslagerung bzw. Zwischennutzung der Werkstatt, sollten Teile des Areals ausserhalb des Kernbestandes «möglichst schnell» einer neuen Nutzung zugeführt werden (Interview Kontextplan). Die kantonale Raumplanung beschreibt dies als «Verwertungsgedanke der SBB», weil sie auf dem Areal sowohl im Besitz der Betriebszentrale sind, die sie für ihre Kernaufgabe benötigen, als auch von Parzellen, die

sie aus immobilientechnischer Sicht verwerten wollten (Interview kantonale Raumplanung). Die Absicht war somit durch ein professionelles Immobilienportfolio-Denken der SBB geprägt.

Klarer Nutzungsmix statt Monofunktion: Der Gestaltungsplan Bahnhof Nord kombiniert Wohnen mit Büro und Gewerbe im Erdgeschoss als Sockelnutzung (Stadt Olten, 2022). Die kantonale Raumplanung hebt hervor, dass genau dieser Mix die spätere Vermietbarkeit sicherte: «Man hat einen Nutzenmix gemacht mit Geschäftsfeldern, Wohnen, Büro. Dort ist bereits viel an Firmen vermietet. Man weiss schon, dass dort später ein Output herauskommt, was man beim Olten SüdWest nicht hatte» (Interview kantonale Raumplanung).

Etappierung zum Vertrauensaufbau: Die zeitliche Abfolge mit der Errichtung der Betriebszentrale Mitte (2012–2015) vor dem Bau des ICONO-Hochhauses (2024–2027), wirkte sich positiv auf die Frühphasenqualität aus: Die erste realisierte Etappe war eine hochwertige, öffentlich sichtbare Infrastrukturinvestition der SBB, die keine Nutzungskonflikte mit der Nachbarschaft erzeugte, aber die Ernsthaftigkeit der Entwicklungsabsicht zeigte. Am Bahnhof Nord war die erste Etappe eine Betriebsanlage, die zweite Etappe ein Hochhaus mit Wohnnutzung und somit die risikoärmere Reihenfolge.

Verbindliche Nutzungsverteilung und Bauhöhe: Der Gestaltungsplan 2022 legte die maximale Bauhöhe von 46 m und die Nutzungsverteilung verbindlich fest (Interview kantonale Standortförderung; Stadt Olten, 2022). Diese frühzeitige normative Klärung reduzierte spätere Aushandlungskonflikte.

Nähe zum Bahnhof rechtfertigt Kubatur: Kontextplan hält fest, dass bei einem Areal in unmittelbarer Bahnhofsnähe die hohe Nutzungsdichte planerisch angemessen und die entsprechende Kubatur, einschliesslich mehrgeschossiger Bebauung, gerechtfertigt ist (Interview Kontextplan).

3.3.3.2 Governance Bahnhof Nord mit kooperativer Rollenteilung

Kooperative Rollenteilung mit der Stadt Olten: Kontextplan beschreibt die drei möglichen Rollen der Stadt (als Eigentümerin, Entwicklerin und Bewilligungsinstanz) wie folgt: «am Bahnhof Nord spielte sie die dritte [Rolle] konsequent, ohne sich mit der ersten oder zweiten zu überlasten» (Interview Kontextplan). Gemäss Metron war das Vis-à-vis mit der Stadt ziemlich professionell organisiert (Interview Metron).

Konsolidierte Eigentümerstruktur als Startvorteil: Eine zentrale Governance-Konstante beim Areal Bahnhof Nord ist die anfänglich vollständig konsolidierte Eigentümerstruktur

seitens SBB Immobilien AG (Interview Stadt Olten, Interview kantonale Raumplanung). Am Bahnhof Nord kommt hinzu, dass die SBB nicht nur Grundeigentümerin, sondern zugleich Entwicklungsträgerin und Hauptinvestorin war, jene Konstellation, die Kontextplan als vorteilhaft für den Frühphasenverlauf bewertet (Interview Kontextplan). Die kantonale Raumplanung ordnet die Entwicklung einem allgemeineren Muster zu, ähnlich wie bei anderen Schweizer Bahnhöfen, wo die SBB in ihr Immobilienportfolio investiert (Interview kantonale Raumplanung). Die SBB verfügt aufgrund ihres öffentlichen Auftrags über eine besondere Legitimation, sie prägt den Standort in der Regel mit einer sehr hohen Erschliessungsgüte (Interview Kontextplan) und hat auch eine bahnnahe, öffentlich-rechtliche Aufgabe (Interview kantonale Raumplanung).

Institutionelle Nachfolge statt kurzfristigem Weiterverkauf: Baufeld 1 ging nicht an einen kurzfristig orientierten Investor, sondern an die «CSA Real Estate Switzerland Anlagestiftung» mit «Mettler2Invest» als Entwicklerin. Damit ist die langfristige Bewirtschaftung des Areals gesichert (Mettler Entwickler, o. J.-b; Interview kantonale Standortförderung), weil seitens Bank ein Grundausbau in Aussicht gestellt wird.

3.3.3.3 Partizipatives Standardverfahren und strukturelle Konfliktarmut

Standardverfahren, ohne Verlagerung in den Rechtsweg: Der Planungsprozess durchlief das ordentliche Verfahren nach kantonalem Planungs- und Baugesetz (Nutzungsplanung mit Mitwirkung, öffentliche Auflage, kantonale Vorprüfung, Regierungsratsgenehmigung) ohne dass sich inhaltliche Auseinandersetzungen in den Rechtsweg verlagert hätten (Interview Kontextplan, Interview kantonale Raumplanung). Diese verfahrensinterne Konfliktentschärfung ist ein wesentliches Merkmal der positiven Fallbeurteilung.

Keine Partizipation im engeren Sinne: Die kantonale Standortförderung wurde in der Frühphase der Arealentwicklung nicht als Input-Lieferantin einbezogen und im Verfahren auch keine partizipativen Elemente angelegt (Interview kantonale Standortförderung). Verortet man dies auf Arnsteins Partizipationsleiter (1969, S. 217), bewegt sich das Verfahren im Bereich der Konsultation. Der Erfolg beruht damit nicht auf einer ausgebauten Beteiligungskultur, sondern auf einer Kombination aus strukturelle Konfliktarmut und normativer Klarheit in Bezug auf Nutzungsmix und Kubatur. Die normative Klarheit basiert auf dem Gestaltungsplan und der Bauordnung, nicht auf einem partizipativen Verfahren. Es fand auch keine breite Bevölkerungsmitwirkung in der Phase der Ideenentwicklung statt, die Beteiligung beschränkte sich auf die formelle Auflage

2013 mit 14 Stellungnahmen. Für die Übertragbarkeit auf Fälle mit dichter Nachbarschaft (wie z. B. das Lever-Areal) ist jedoch gerade dieser Punkt wichtig.

Niedriger Anteil Einsprachen: Am Bahnhof Nord existierte in der Frühphase kein starker Bevölkerungsdruck aufgrund räumlicher Gegebenheiten. Das abgekapselte Bahnareal, ohne angrenzendes Wohnquartier von vergleichbarer Dichte, führte zu weniger Einsprachen. Es war somit die strukturelle Ausgangslage, die für ein Hochhausprojekt zu einer bemerkenswert niedrigen Einsprache-Quote führte.[1] Gegen den Gestaltungsplan Bahnhof Nord 2022 gab es keine Einsprache, gegen das Baugesuch des ICONO-Hochhauses eine einzige (Interview Kontextplan, Interview kantonale Raumplanung). Bereits die öffentliche Mitwirkungsauflage im Frühjahr 2013 wies mit lediglich 14 überwiegend positiven Stellungnahmen ein geringes Konfliktpotenzial auf (Stadt Olten, 2013). Kontextplan kommentiert dies wie folgt: «Das ist eigentlich erstaunlich, weil sonst hätte man bei jedem 1-Meter-Haus eine richtige Einsprache. Aber das andere für sich ist auch nicht erstaunlich, weil rundherum hat es ja nichts um das Hochhaus. Die Betroffenheit von einzelnen Eigentümern in einem Einfamilienhaus ist viel höher und sie haben viel mehr Interesse daran als da, wo eigentlich ein anonymes Gebiet ist» (Interview Kontextplan).

3.3.3.4 Idealtypische TOD-Lage und formalisierte Bahn-Stadt-Kooperation

TOD-Konformität als planerischer Rahmen: Der Bahnknoten (Node) gibt die Erschliessungsqualität vor, die entstehenden Wohn- und Arbeitsflächen (Place) profitiert von der Erreichbarkeit. Die Kombination aus Bahnhofsnähe (5 Gehminuten), Dichte (Hochhausform), Nutzungsmix (Wohnen, Arbeiten, Gewerbe) und fussläufiger Erschliessung ist ein Lehrbuchbeispiel transit-orientierter Entwicklung.

Kooperative Rollenteilung: Bereits der Studienauftrag wurde von der SBB gemeinsam mit der Stadt Olten erarbeitet (Mettler2Invest & Pallas Kliniken, 2019, S. 4). Zudem gibt es eine gewisse Kohärenz zwischen Bahn und Stadt, weil die SBB als Entwicklerin auftritt und die Stadt Olten die Erschliessung des Bahnhofsplatzes koordiniert. Die kooperative Rollenteilung zwischen der SBB Immobilien AG und der Stadt Olten ist sowohl in der Bauordnung als auch im Gestaltungsplan verbindlich geregelt (Kanton Solothurn, 2014a; Stadt Olten, 2022).

3.3.4 Synthese des Transformationsprozesses Areal Olten Bahnhof Nord

Die Transformation des Areals Bahnhof Nord verläuft im Untersuchungszeitraum konfliktarm und zeitlich straff.

---

[1] Andere Schweizer Hochhausprojekte wie z. B. Basel Baloise oder Zürich Prime Tower, lösten mehrere Einsprachen aus (vgl. Nau.ch, 2023; Baublatt, 2025; Solothurner Zeitung, 2020).

(I) *Frühphasenqualität*: Wurde von der SBB Immobilien AG als Grundeigentümerin mit einer klaren Sequenz aus Studienauftrag (2010), Gestaltungsplan (2013, revidiert 2022) und der zuerst realisierten Betriebszentrale (2012–2015) vor der weiteren Bebauung Rechnung getragen. Der Nutzungsmix mit Wohnen, Büro und Gewerbe war früh geklärt und wurde im Rechtsstreit über den Gestaltungsplan gerichtlich bestätigt. Die Weiternutzung der SBB-Betriebszentrale wirkt identitätsstiftend und schafft Vertrauen in den Transformationsprozess: Als eine von schweizweit vier Betriebszentralen steuert sie mit 350 Mitarbeitenden den Verkehr von rund 190 Bahnhöfen und belebt so das Areal.

(II) *Governance*: War mit der institutionell verankerten SBB Immobilien AG als Grundeigentümerin und der früh eingebundenen Stadt Olten stabil; das Amt für Raumplanung bezeichnete den Prozess als beispielhaft.

(III) *Partizipation*: War gering, weil das strukturell abgekapselte Bahnareal ohne dichte Nachbarschaft nur ein geringes Konfliktpotenzial aufwies: Der Mitwirkungsauflage 2013 lagen lediglich 14, überwiegend positive Stellungnahmen vor. Gegen den Gestaltungsplan 2022 wurde keine, gegen das Baugesuch des ICONO-Hochhauses eine einzige Einsprache erhoben.

(IV) *Bahn-Stadt-Kooperation*: Ist durch den zeitgleichen Beschluss des kommunalen Gestaltungsplans «Areal Bahnhof Nord» und des kantonalen Erschliessungsplans «Gösgerstrasse» planungsrechtlich verankert; die unmittelbare Bahnhofsnähe erfüllt zudem die TOD-Grundvoraussetzungen.

Der Fall Bahnhof Nord zeigt, wie das Zusammenspiel einer früh geklärten Zielfindung, einer stabilen Trägerschaft, einer der Ausgangslage angemessenen Partizipation und einer verankerten Bahn-Stadt-Kooperation den Transformationsprozess beschleunigt. Grenzen zeigen sich in der Übertragbarkeit: Die geringe Partizipation hängt mit dem Standort zusammen und wäre bei Arealen mit dichter Nachbarschaft eher nicht hinreichend. Nachfolgend wird die Arealentwicklung vom Lever-Areal beschrieben und analysiert.

3.4 Vergleich der Areale Olten SüdWest und Bahnhof Nord

Der Hauptuntersuchungszeitraum der Arealentwicklung Olten SüdWest beginnt mit der Umzonung und dem Ideenwettbewerb 2002 und endet mit dem Baustart 2014. Beim Areal Bahnhof Nord kann die SBB-Entwicklungsstrategie von 2007 als Start betrachtet werden und der Baustart vom ICONO-Hochhaus 2025 als Ende.

Beim Bahnhof Nord folgte die *Frühphase* einer klaren strategischen Sequenz, während bei Olten SüdWest zentrale Weichenstellungen erst nachträglich justiert wurden. In der Zielfindung startete Olten SüdWest 2002 mit einem Ideenwettbewerb ohne vorgängige Testplanung. Damit wurde ein Wettbewerb lanciert, bevor die grundlegenden Rahmenbedingungen wie z. B. die Trägerstruktur oder die verkehrliche Anbindung geklärt waren. Beim Bahnhof Nord verfolgte die SBB Immobilien AG von Beginn an bzw. ab 2005–2007 eine Entwicklungsstrategie mit expliziter Verwertungsabsicht und führte 2016 einen Studienauftrag mit sechs Teams durch. Das Verfahren war damit strategisch aufgebaut: erst erfolgte die strategische Klärung durch die Trägerin, dann die strukturierte planerische Konkretisierung.

Bei Olten SüdWest blieb der Nutzungsmix zudem bis zum Gestaltungsplan 2010 unscharf und musste durch die Neuauflage des Gestaltungsplans 2020 grundlegend überarbeitet werden. Die Klärung erfolgte damit erst rund 18 Jahre nach dem Ideenwettbewerb und in zwei aufeinanderfolgenden Verfahren. Beim Bahnhof Nord lag mit dem Gestaltungsplan 2014 ein klarer Nutzungsmix von Beginn an vor, der die weitere Entwicklung positiv unterstützte, ohne dass eine grundlegende Neuauflage nötig gewesen wäre.

Die Etappierung beim Bahnhof Nord – mit der Realisierung der Betriebszentrale (2012–2015), die zur Belebung der Umgebung beiträgt, vor der weiteren Bebauung (2024–2027) – generierte Vertrauen in den erfolgreichen Transformationsprozess. Demgegenüber führte die Bebauung in Olten SüdWest ohne ausreichende Erschliessung zu einer Leerstandsquote von anfänglich 30 %.

Bezüglich Bausubstanz fehlt Olten SüdWest ein narrativer Anker, weil die frühere Kiesgrubennutzung keine erhaltenswerten Bauten hinterliess. Zudem befürchtete die Bevölkerung durch die Blocksiedlung eine Ghettoisierung aufgrund der niedrigen Wohnpreise und der Bausubstanz. Beim Bahnhof Nord stützt sich die Rechtfertigung der Kubatur, insbesondere des 13-stöckigen ICONO-Hochhauses, auf die Lage am Bahnknoten und folgt damit dem Muster Dichte durch Lage. Beim OSW-Areal wurde, mit Ausnahme des ehemaligen Verwaltungsgebäudes, das sich ausserhalb des Areals befindet und heute als Schule genutzt wird, der industrielle Bestand vollständig zurückgebaut (Interview Stadt Olten).

Die *Governance-Arrangements* der beiden Areale unterscheiden sich betreffend Akteurs- und Eigentümerkonstellation sowie hinsichtlich deren Entwicklungsinteresses. Bei Olten SüdWest agieren Kanton, Stadt und Eigentümerin nebeneinander, ohne dass die Rollen in einer institutionell verankerten Trägerorganisation gebündelt sind. Die Steuerung bleibt

fragmentiert und personengebunden, weil weder ein Vertrag noch eine Trägerorganisation, oder eine formelle Steuerungsgruppe die Rollen dauerhaft festlegt. Beim Bahnhof Nord besteht eine kooperative Rollenteilung zwischen der SBB Immobilien AG und der Stadt Olten, die in der Bauordnung und im Gestaltungsplan verbindlich geregelt ist.

Die SBB ist beim Areal Bahnhof Nord, im Gegensatz zu den privaten Investoren Holcim und Tirana AG bei OSW, eine institutionell-öffentliche Trägerin mit Portfolio- und Entwicklungsauftrag. Diese verschiedenen Rollen prägen das Entwicklungsinteresse: Bei Olten SüdWest zeigt die Eigentümerin kein proaktives Entwicklungsinteresse, die Impulse zur Arealentwicklung gingen mehrheitlich von der Stadt, der Bevölkerung, der Politik und dem Planungsbüro aus, während die Eigentümerin eine verwaltend-passive Haltung einnahm. Beim Bahnhof Nord verfolgte die Eigentümerin eine explizite Entwicklungsstrategie mit Immobilienportfolio-Denken, während das Interesse der Bevölkerung und der öffentliche Diskurs vergleichsweise mässig ausgeprägt sind (gemessen an den positiven Antworten im Mitwirkungsverfahren und geringen Anzahl Einsprachen). Die Kräfteverhältnisse zwischen Trägerin und Öffentlichkeit sind damit gewissermassen umgekehrt: eine eher passive Eigentümerin und aktive Öffentlichkeit bei Olten SüdWest, eine aktive Eigentümerin und eher zurückhaltende Öffentlichkeit beim Bahnhof Nord. Insgesamt zeigt der Vergleich: Wo die Eigentümerin ein institutionell-öffentliches Trägermandat hat (wie beim Bahnhof Nord), entstehen aus der bilateralen Eigentümer-Stadt-Beziehung tragfähige Steuerungsstrukturen. Wo dieser Trägerauftrag fehlt (wie bei Olten SüdWest), muss ihn die öffentliche Hand kompensieren.

Beide Areale wurden auf der *Partizipationsstufe* der Konsultation entwickelt, im Sinne einer Information und Anhörung der Öffentlichkeit ohne partnerschaftliches Aushandeln oder Delegation von Kompetenzen. Die Frühkommunikation war in beiden Fällen in gewisser Weise vorhanden, aber beim Bahnhof Nord institutionell koordiniert durch die gemeinsame Medienarbeit von Trägerin und Stadt. Bei Olten SüdWest führte die Konsultation zu politischen Konflikten, während es beim Bahnhof Nord wenige Konflikte gab, bedingt durch die abgekapselte Bahnareallage zwischen Gleisfeld und Industrieband ohne dicht bewohnte Nachbarschaft. Dies spiegelt sich auch in der öffentlichen Unterstützung: Olten SüdWest wurde politisch kritisiert und löste verschiedene Vorstösse aus, während der Bahnhof Nord in der Anhörung überwiegend positiv aufgenommen wurde. Beide Fälle verzichteten auf partizipative Formate jenseits des gesetzlichen Standards; der Unterschied liegt somit nicht in der Beteiligungstiefe,

sondern in der Betroffenheit der Umgebung. Bei Olten SüdWest verlagerte sich der Konflikt in den Rechtsweg bis vor Bundesgericht, begleitet von einer hohen und eher kritischen Medienresonanz. Beim Bahnhof Nord blieb der Anteil an Einsprachen tief, der Konflikt wurde im Standardverfahren ohne Verlagerung in den Rechtsweg abgehandelt, und die Medienresonanz blieb mässig und eher neutral. Insgesamt zeigt der Vergleich, dass identische formale Partizipationsstufen sehr unterschiedliche Akzeptanz hervorbringen können, wenn sich das räumliche und soziale Konfliktpotenzial unterscheidet.

Der Kontrast zwischen Olten SüdWest und Bahnhof Nord bei der *transitorientierten Erschliessung* ist ebenfalls strukturell begründet. Olten SüdWest liegt in einer städtebaulich peripheren Randlage zwischen Aare, Autobahn und Industrie. Der Fussweg zum Bahnhof Olten übersteigt die kritische TOD-Schwelle von zehn Minuten deutlich. Der Bahnhof Nord liegt demgegenüber idealtypisch rund fünf Gehminuten zur Perronhalle vom Bahnhof Olten, ohne Umwege oder Barrieren. Dieser Lageunterschied zeigt sich auch bei der Trägerkonstellation. Bei Olten SüdWest ist die SBB nicht als Entwicklungspartnerin präsent. Beim Bahnhof Nord tritt die SBB Immobilien AG selbst als Grundeigentümerin und Entwicklerin auf und ist im Rahmen der Erneuerung und Erschliessung des Bahnhofplatzes institutionell mit der Stadt Olten vernetzt – ein Muster, das die SBB schweizweit bei Bahnhofsarealen einsetzt.

Auch verfahrenstechnisch unterscheiden sich die beiden Fälle. Bei Olten SüdWest überlagert die Kantonsstrasse den kommunalen Perimeter. Vorgängige Absprachen mit den involvierten Akteuren betreffend Unterführung gab es keine. Die verkehrliche Anbindung zum Bahnhof Hammer wurde, trotz politischer Vorstösse, nicht zeitgleich mit der Arealentwicklung angegangen. Beim Bahnhof Nord hingegen wurden Bahnhofplatz, öffentlicher Raum und Arealplanung in dasselbe Gestaltungsplanverfahren (bzw. 2014 rechtskräftig) integriert. Dies schaffte die Voraussetzung für die spätere Realisierbarkeit einzelner Baufelder. Diese günstige Bahn-Stadt-Kooperation wie beim Bahnhof Nord entsteht im schweizerischen Kontext primär dort, wo die SBB Immobilien AG selbst als Trägerin auftritt. Die nachfolgende Tabelle 7 fasst die untersuchten Variablen und Indikatoren der Transformationsprozesse der Areale Olten SüdWest und Bahnhof Nord vergleichend zusammen.

Variable	Indikator	Olten SüdWest	Bahnhof Nord
Frühphasen-qualität	Zielfindung	lange Prozessdauer verändert Zielbild, Entwicklungsstrategie wurde nicht aufgenommen (Verwertungsinteresse).	Klare SBB-Entwicklungsstrategie von Beginn 2007 gemeinsam mit Stadt entwickelt.
	Planungsinstrumente	Ideenwettbewerb 2002 ohne vorgängige Testplanung, Gestaltungsplan 2006, Neuauflage 2020, Nutzungsplan 2010.	Nutzungsplanverfahren 2013 mit Teilzonenplan, Gestaltungsplan und kantonalem Erschliessungsplan, Gestaltungsplan 2014 rechtskräftig mit Anpassungen und Verbindlichkeiten 2022, Studienauftrag mit 6 Teams 2018.
	Nutzungskonzept	Nutzungsmix bis zum Gestaltungsplan 2010 unscharf; Neuauflage Gestaltungsplan 2020. Fehlende Prüfung der Standortqualität.	Klarer Nutzungsmix von Beginn an mit Gestaltungsplan 2014.
	Etappierung	Bebauung vor Erschliessung der Infrastruktur.	Infrastruktur (Betriebszentrale) vor Bebauung.
	Identitätsstiftende Bausubstanz	Fehlende identitätsstiftende Substanz.	Nähe zum Bahnhof rechtfertigt planerisch die Kubatur.
Governance	Akteurskonstellation & vertragliche Regelung	Kanton, Stadt und Eigentümerin agieren nebeneinander; keine institutionell verankerte Trägerorganisation.	kooperative Rollenteilung SBB und Stadt Olten in Bauordnung und Gestaltungsplan geregelt. Gemeinsame Medienmitteilung Stadt Olten und SBB 2014.
	Eigentümerschaft	Grundeigentümerschaft formal einheitlich (Holcim).	Eigentümerschaft bei SBB Immobilien AG als institutionell-öffentlicher Trägerin.
	Entwicklungsinteresse	Kein proaktives Entwicklungsinteresse der Eigentümerschaft. Verwaltend-passive Haltung.	Verwertungsabsicht der Eigentümerin (SBB und CSA). Langfristige Bewirtschaftung gesichert.
Partizipation	Beteiligungsverfahren	Öffentliche Ausstellung 2002, Mitwirkungsverfahren 2005, nachträglich 2018/19.	Öffentliche Ausstellung mit Mitwirkungsverfahren 2013.
	Partizipationsstufe	Konsultation (Mitwirkung 2002, 2005). Politische Konflikte betreffend Zwischennutzung 2005, Beschwerde zu Gestaltungsplan 2023 von Bundesgericht abgelehnt.	Konsultation (Mitwirkung 2013). Strukturelle Konfliktarmut durch abgekapselte Bahnareal-Lage ohne dicht bewohnte Nachbarschaft. Einsprache zu Baugesuch 2023 bilateral gelöst.
	Öffentliche Unterstützung	Kritik zur Zwischennutzung, Erschliessung und Bausubstanz.	Überwiegend positiv.
	Rechtsmitteldynamik	Rechtsstreit bis vor Bundesgericht.	Niedriger Anteil Einsprachen, Standardverfahren, ohne Verlagerung in den Rechtsweg.
Institutionelle Kooperation Bahn-Stadt (TOD)	Erschliessungsgrad (TOD-Lage)	Fussweg zum Haltepunkt Hammer erfordert Umweg. ÖV-Anbindung autoabhängig. Effektive Zugangsdauer im kritischen TOD-Bereich (>10 Min.). Retrospektives TOD-Prinzip (erst Bau, dann Erschliessung).	Ca. fünf Gehminuten zum Bahnhof Olten, ideal-typische TOD-Lage. Kantonaler Erschliessungsplan zur Arealanbindung.
	Kooperationsqualität Bahn – Stadt	Keine SBB-seitig eingespielte Bahn-Stadt-Kooperation.	Hohe institutionelle Kohärenz zwischen Bahn und Stadt: SBB als Entwicklerin, Stadt Olten koordiniert Erschliessung.
	Verfahrensintegration	Umbau Bahnhof Hammer und Unterführung verzögert. Verkettung der ersten Bebauung mit einer noch nicht realisierten Erschliessung.	Bahnhofplatz und öffentlichen Raum im gleichen Verfahren.

Tabelle 7: Vergleich Olten SüdWest und Bahnhof Nord (eigene Darstellung)

Nachfolgend werden die Transformation der zwei ehemaligen Industrieareale «Attisholz» und «Riverside Zuchwil» nahe der Stadt Solothurn als Vergleichsfälle analysiert.

3.5 Vergleichsfälle Attisholz und Riverside Zuchwil

Zwecks Generalisierung der Befunde der Oltner Fälle werden zwei Vergleichsfälle aus dem Kanton Solothurn beigezogen: Attisholz, das in Gebiet der Gemeinden Riedholz und Luterbach liegt und Riverside in der Gemeinde Zuchwil. Beide sind ehemalige Industriestandorte mit vergleichbarer Grössenordnung nahe der mittelgrossen Stadt Solothurn. In beiden Fällen wurde die Entwicklung öffentlich dokumentiert, dementsprechend sind die Daten gut zugänglich (Kanton Solothurn, 2012, 2023, 2024; Kanton Solothurn, 2019). Der Vergleich ist bewusst kurz gehalten. Er dient der analytischen Generalisierung im Sinne der externen Validität nach Yin (2018, S. 37–40). Die Fallauswahl erfolgt ebenfalls anhand zweier gegensätzlicher Beispiele der Arealtransformation innerhalb des Kontextes des Kantons Solothurn: Attisholz dient als Beispiel einer erfolgreichen Arealtransformation mit stringenter Phasenlogik, public-led-Governance, formalisierter Bahn-Stadt-Vereinbarung, geringen Einsprachen und gesicherten Vermietung (Kanton Solothurn, 2023; Kanton Solothurn, 2019). Riverside Zuchwil dient dagegen als Fall einer verlängerten Prozessdauer und unvollendeten Bebauung: Die private Trägerschaft ohne institutionelle Einbindung von Kanton und Nachbargemeinden führte dazu, dass die ÖV-Erschliessung nicht parallel zur Bebauung gesichert werden konnte, weshalb der Erschliessungsmangel über vier Agglomerationsprogramm-Generationen hinweg dokumentiert ist (Kanton Solothurn, 2012, S. 68; Kanton Solothurn, 2024, S. 56; Altermatt, 2022; vgl. Kap. 3.5.2).

3.5.1 Vergleichsareal Attisholz

Nach der Stilllegung der Zellulosefabrik 2008 (Gesamtareal rund 500’000 m²) ging das Areal Attisholz-Nord 2016 an die Halter AG und wird seither als testplanungsgetriebenes Grossareal entwickelt (Kanton Solothurn, 2023). «Es gibt einen Beirat, in dem sowohl die Gemeindevertretung als auch die Expertinnen und Experten aus der ersten Testplanung sitzen. Die Dynamik der Veränderungen wird laufend überprüft» (Interview BSB + Partner). Der Kanton Solothurn hat die Zielsetzung «Wohnen, Arbeiten, Bildung und Kultur kombiniert und dabei erhaltenswerte Bausubstanz konsequent in die Neuentwicklung einbezogen» und dies in einem kantonalen Nutzungsplan verankert (Kanton Solothurn, 2023). Abbildung 13 zeigt das Areal Attisholz mit einer Visualisierung des Wohnbaus «Kocherei» (rechtes Bild links) und «Lagerhaus» (rechtes Bild rechts).

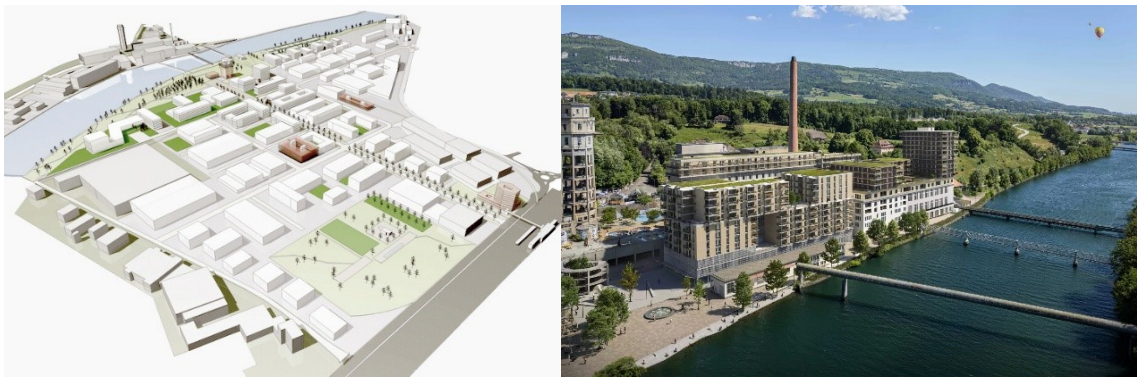


Abbildung 13: Areal Attisholz (Metron AG, 2011; Halter AG, o. J.)

Die Frühphase wurde mit einer Testplanung eröffnet, die Governance über eine gemeinsame Trägerorganisation von Kanton, Standortgemeinden und HRS geregelt und die Partizipation mit einem mehrstufigen Verfahren begleitet. «Zwischen der Halter AG als Entwicklerin und der Gemeinde besteht zudem ein Vertrag, der Infrastrukturthemen regelt (wer macht was und wann) und angepasst wird, wenn sich die Etappierung wirtschaftlich anders darstellt» (Interview BSB + Partner). Das Areal ist mittels S-Bahn-Haltestelle «Luterbach-Attisholz» erschlossen. Diese ist jedoch weniger zentral als beim Areal Bahnhof Nord in Olten. Die Nutzungsplanung 2020 verzeichnete 10 Mitwirkungsbeiträge mit 49 Begehren, wobei der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) seine Einsprache nach Klärung der Mobilitätsthemen zurückzog (Ledermann, 2021, S. 93–94; Interview kantonale Raumplanung). Die Vermietung der 1. Etappe ist mit dem Vertrag zwischen der «Halter AG» und der «Pensionskasse UBS» vom 28. Juni 2024 für ca. 150 Wohnungen und 4’000 m² Geschäftsfläche in der Kocherei gesichert und der Erstbezug ist auf 2027/2028 terminiert (Halter AG, 2024). Die Fertigstellung des Areals ist für das Jahr 2045 geplant (Halter AG, o. J.). Nachfolgende wird die Transformation des Riverside-Areals beschrieben.

3.5.2 Vergleichsareal Riverside Zuchwil

Das Areal Riverside (ehemals Sulzer-Areal) liegt östlich des Solothurn Hauptbahnhofs auf Zuchwiler Gemeindeboden zwischen Luterbachstrasse und Aareufer und umfasst rund 190’000 m² (Kanton Solothurn, 2024, S. 55). Nach der wirtschaftlichen Umstrukturierung der Sulzer Textil AG (ab 2001) und mehreren Eigentümerwechseln wurde das Areal 2012 von der «Swiss Prime Site» erworben und wenige Jahre später in die «Swiss Prime Anlagestiftung» integriert (Kanton Solothurn, 2024, S. 55; Swiss Prime Anlagestiftung, 2026). Die Eigentümerstruktur ist damit konsolidiert und liegt vollständig in privater Hand. Die Standortgemeinde Zuchwil begleitete den Prozess ab 2013 mit einem politischen Grundsatzentscheid zur Weiterentwicklung (Kanton Solothurn, 2024,

S. 55; Swiss Prime Anlagestiftung, 2026). Die Eigentümerin liess Studienauftrag (2015), Masterplan (2016) und Nutzungsplanung (2018 rechtskräftig) erstellen, ohne dass eine formale Trägerorganisation mit der Gemeinde eingerichtet wurde (ebd.). Abbildung 14 zeigt das Areal Riverside Zuchwil.



Abbildung 14: Areal Riverside Zuchwil (KCAP, o. J.; Riverside, o. J.)

Zwar erfolgte der Erstbezug 2022 nach rund neun Jahren, doch die ÖV-Erschliessung ist ungesichert, die Bevölkerungskritik ist dokumentiert, und ein Planänderungsverfahren wurde 2023 nachträglich angestossen (Pro Senectute Kanton Solothurn, 2023, S. 12, 20). Der Bezug der ersten Etappe mit 140 Mietwohnungen erfolgte 2022, die zweite Etappe mit weiteren 96 Wohnungen sowie dem Gewerbebau «RiverYard 329» ist ab März 2026 datiert (Swiss Prime Anlagestiftung, 2026). Eine grundlegende Planänderung mit Anpassung von Teilzonen-, Teilerschliessungs- und Gestaltungsplan wurde 2023 bzw. fünf Jahre später angestossen (Byland, 2023). Für die Frühphase (2013–2016) ist keine partizipative Einbindung der Bevölkerung dokumentiert (Kanton Solothurn, 2024, S. 55; Swiss Prime Anlagestiftung, 2026).

Die TOD-Anbindung ist der zentrale Schwachpunkt des Areals. Als ÖV-Anbindung werden ausschliesslich der rund einen Kilometer entfernte Hauptbahnhof Solothurn sowie die Stadtbuslinie 1 genannt (Kanton Solothurn, 2024, S. 55–56). Eine Bahnhaltestelle auf dem Areal oder Zuchwiler Gemeindegebiet existiert trotz dreier durchquerender Bahnlinien nicht (Altermatt, 2022). Die im nationalen Agglomerationsprogramm der 4. Generation vorgesehene zusätzliche Buslinie nach Attisholz mit Halt beim Areal Riverside befindet sich in Planung (Kanton Solothurn, 2024, S. 56). Die geplante Nachbesserung der Buserschliessung ist erst für 2027 vorgesehen (Pro Senectute Kanton Solothurn, 2023, S. 12), also fünf Jahre nach dem Erstbezug. Die parallel geplante S-Bahn-Linie Solothurn-Subingen wurde nicht in den Bahn-Ausbauschritt 2030 aufgenommen und ist kantonal deshalb nicht mehr Gegenstand

konkreter Planung (Altermatt, 2022). Der Erschliessungsmangel ist über mehrere Generationen des Agglomerationsprogramms dokumentiert: Bereits das Agglomerationsprogramm der 2. Generation hielt fest, «nach wie vor stellt jedoch die ungenügende Verkehrserschliessung des Areals ein Problem dar» (Kanton Solothurn, 2012, S. 68). Die Altersbefragung der Gemeinde Zuchwil 2023 bestätigt, dass «bestimmte Orte mit dem ÖV nicht erreichbar» sind (Pro Senectute Kanton Solothurn, 2023, S. 12). Die Bauherrin selbst hielt 2023 fest: «Aber in Bezug auf eine künftige Erschliessung in Richtung Solothurn brauche es heute schon Antworten» (Byland, 2023). Geplant ist die spätere Buslinie über eine sogenannte «RiverTube» durch die bestehende Industriehalle als Teil eines Planänderungsverfahrens (ebd.). Nachfolgend werden die Transformationsprozesse der beiden Areale vergleichend dargestellt.

3.5.3 Kurzvergleich Attisholz und Riverside Zuchwil

Variable	Attisholz	Riverside Zuchwil
Frühphasen-qualität	Testplanung 2013 mit vier Teams. Kantonaler Nutzungsplan 2019; klarer Nutzungsmix Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur. Erhaltenswerte Bausubstanz als strategisches Element.	Studienauftrag (2015) und Masterplan (2016) leiten den Prozess; Erstbezug 2022 ohne abschliessend gesicherte ÖV-Erschliessung im Areal. Planänderungsverfahren wird 2023 nachträglich angestossen (Byland, 2023).
Governance-	Eigentümerschaft weitgehend bei HRS konsolidiert. Trägerorganisation aus Kanton, Standortgemeinden und Eigentümerin. Klare Rollen und Entscheidungswege.	Konsolidierte, private Eigentümerschaft (Swiss Prime Anlagestiftung). Formelle Trägerschaft der Nutzungsplanung durch Gemeinde Zuchwil, jedoch keine gemeinsame Trägerorganisation mit Kanton oder Nachbargemeinden. Stadt Solothurn nicht direkt eingebunden.
Partizipation	Mehrstufige Beteiligung entlang der Testplanung und der Nutzungsplanung. Öffentliche Zwischennutzungen. Hohe kommunale Zustimmung.	Keine breite Partizipation in der Frühphase; Nachbesserungen erst im Planänderungsverfahren 2023. Öffentliche Bewohnerkritik zur ÖV-Erschliessung empirisch belegt (Pro Senectute Kanton Solothurn, 2023, S. 12, 20).
Bahn-Stadt-Kooperation (TOD)	S-Bahn-Halt Luterbach-Attisholz vorhanden, aber nicht zentral im Areal. Kantonaler Nutzungsplan koppelt Erschliessung und Areal.	Keine Bahnhaltestelle auf Zuchwiler Gemeindegebiet. S-Bahn Solothurn-Subingen im Ausbauschritt 2030 gescheitert (Altermatt, 2022). Buserschliessung über neue Linie nach Attisholz erst in Planung (Kanton Solothurn, 2024, S. 56).

Tabelle 8: Kurzvergleich der Referenzfälle Attisholz und Riverside Zuchwil entlang der vier erklärenden Variablen (eigene Darstellung)

Der Vergleich bestätigt die bisherigen Beobachtungen. Der Fall Attisholz zeigt, dass eine konsolidierte Trägerschaft mit klarem Nutzungsmix und mehrstufiger Partizipation auch dann tragfähig ist, wenn die TOD-Lage nicht optimal ist. Der Fall Riverside Zuchwil zeigt

umgekehrt, dass eine konsolidierte Eigentümerstruktur allein die Effekte einer fehlenden Bahn-Stadt-Kopplung und einer der Bebauung nachgeschobenen ÖV-Erschliessung nicht kompensieren kann. Die unterschiedliche Entwicklung lässt sich auf drei Faktoren zurückführen: (1) die frühe Zielfindung mit Testplanung und eine Trägerorganisation mit allen beteiligten Akteuren (Attisholz) gegenüber einer allein durch die private Eigentümerin gesteuerten Prozessführung (Riverside). (2) Die frühe S-Bahn Erschliessung (Attisholz) gegenüber der nachgelagerten ÖV-Erschliessung (Riverside) sowie (3) die mehrstufige Partizipation (Attisholz) gegenüber der auf die gesetzliche Mitwirkung beschränkte Bevölkerungseinbindung (Riverside). Nachfolgend werden die Hypothesen anhand der bisher analysierten, empirischen Daten geprüft.

3.6 Überprüfung der Hypothesen zu den Frühphasen der Arealtransformation

Die erste Hypothese (H1), die davon ausgeht, dass sich eine hohe Frühphasenqualität – mit klarer Zielfindung, adäquaten Planungsinstrumenten, frühem Nutzungsmix-Entscheid und identitätsstiftender Bausubstanz – positiv auf den Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen auswirkt, wird durch die empirischen Befunde gestützt: Der Fall mit der früh geklärten Nutzungs- und Etappierungsstruktur (Bahnhof Nord) verläuft konfliktärmer und benötigt weniger nachträgliche Korrekturschritte als der Fall Olten SüdWest. Die Etappierung bzw. dass der Ausbau der Infrastruktur vor der Bebauung erfolgt, hat sich empirisch als zusätzlicher wichtiger Erfolgsfaktor ergeben. Beim Vergleichsfall Riverside Zuchwil ist eine Bau-Etappierung zwar vorhanden (2022 Erstbezug Etappe 1, 2026 Etappe 2), die Erschliessung wurde jedoch nicht vorgängig realisiert. Weiter fehlt eine identitätsstiftende Bausubstanz bei OSW, wohingegen beim Bahnhof Nord die identitätsstiftende Bausubstanz mit der erhaltenen und weitergenutzten Betriebszentrale Mitte gegeben ist. Beim Vergleichsfall Attisholz ist die industrielle Bausubstanz integraler Bestandteil der Entwicklungsstrategie und wurde bewusst in die Nutzungsplanung eingebunden.

Hypothese zwei (H2), die besagt, dass Areale mit kooperativen Governance-Arrangements zwischen öffentlichen und privaten Akteuren eine höhere Akzeptanz bei den Stakeholdern sowie eine kürzere Verfahrensdauer und damit einen höheren Entwicklungserfolg der Arealtransformation aufweisen, wird ebenfalls bestätigt: Bahnhof Nord mit einer kooperativen, geregelten Governance weist eine kürzere Verfahrensdauer und eine höhere Akzeptanz auf als OSW, wo die Akteure nebeneinander ohne institutionelle Verankerung agierten. Als weitere relevante Faktoren wurde das Entwicklungsinteresse der Eigentümerin identifiziert, welches beim Bahnhof Nord

seitens SBB ausgeprägter war. Zudem ist es von Vorteil, wenn öffentliche Träger oder Träger mit öffentlichem Auftrag involviert sind, wie das beim Bahnhof Nord mit der SBB-Infrastruktur der Fall war. Bei OSW ist der politische Versuch, die Stadt in die Trägerschaft zu involvieren, gescheitert. Die Vergleichsfälle bestätigen H2 in beide Richtungen: In Attisholz besteht eine Trägerorganisation aus Kanton, Gemeinden und Eigentümerin mit klaren Rollen und Entscheidungswegen. In Riverside Zuchwil liegt die Prozessführung allein bei der privaten Eigentümerin, die Gemeinde ist nur formell über die Nutzungsplanung eingebunden.

Hypothese drei (H3), die davon ausgeht, dass mehrstufige Partizipationsverfahren zu einem frühen Zeitpunkt und auf einer hohen Partizipationsstufe eine höhere Akzeptanz und damit einen höheren Entwicklungserfolg der Transformation von Industriearealen aufweisen als selektive Einmal-Konsultationen, wird eher nicht bestätigt: Beide Areale bewegen sich auf der Partizipationsstufe Konsultation. Der Akzeptanzunterschied lässt sich primär durch strukturelle Randbedingungen hinsichtlich des Standorts und Erschliessung erklären und weniger durch das Mitwirkungsverfahren. Beim Vergleichsfall Attisholz, wo die Lage weniger vorteilhaft ist, zeigt sich jedoch, dass ein mehrstufiges Partizipationsverfahren durchaus sinnvoll sein kann. Wohingegen sich bei Riverside die Einbindung der Bevölkerung auf die gesetzlich vorgeschriebene Mitwirkung beschränkte und gleichzeitig öffentlich Kritik geäussert wurde.

Hypothese vier (H4) wo angenommen wird, dass sich eine enge Kooperation zwischen Bahnbetreiber, Stadt und privaten Investoren sowie eine frühe Erschliessung des Nahverkehrs positiv auf die Transformation von Industriearealen auswirken, wird durch den Fall Bahnhof Nord in allen drei Aspekten gestützt: Die Kooperation zwischen SBB Immobilien und der Stadt Olten ist im zeitgleich beschlossenen kommunalen Gestaltungsplan und dem kantonalen Erschliessungsplan «Gösgerstrasse» beim Areal Bahnhof Nord planungsrechtlich verankert. Die ÖV-Erschliessung ist mit der unmittelbaren Bahnhoflage strukturell vorhanden und wird durch die geplante Aufwertung des Bahnhofplatzes ergänzt. Bei OSW fehlt der Bahn-Bezug im engeren Sinne, weil der Bahnhof Hammer nicht zeitgleich ausgebaut und die kantonale Strasseninfrastruktur verfahrenstechnisch nicht mit der Arealentwicklung verknüpft wurde. Auch die Vergleichsfälle bestätigen Hypothese vier: In Attisholz wird der S-Bahn-Halt Luterbach-Attisholz über den kantonalen Nutzungsplan und den Regierungsratsbeschluss zum Bahnhof-Ausbau planungsrechtlich mit der Arealentwicklung verknüpft, sodass die ÖV-Erschliessung strukturell vor bzw. parallel

zur Bebauung gesichert ist. In Riverside Zuchwil ist die Kooperation zwischen Bahnbetreiber, Standortgemeinde und Investorin nicht institutionalisiert, mit der Folge, dass die geplante Bahnhaltestelle Zuchwil scheiterte und die Buserschliessung erst nach vier Agglomerationsprogramm-Generationen in Planung ist.

Betreffend Transformationserfolg der Areale lässt sich feststellen, dass sich bei OSW mit einer anfänglichen Leerstandsquote von 30 %, die inzwischen auf 4 bis 5 % gesunken ist (Interview Kontextplan), und einer langen Prozessdauer von rund 18 Jahren (2002 Ideenwettbewerb, 2020 Neuauflage Gestaltungsplan) sowie einer kritischen öffentlichen Resonanz und dokumentierten städtebaulichen Mängel im Raumplanungsbericht von 2017, die Annahme bestätigt, dass es sich um ein tendenziell negatives Beispiel der Arealentwicklung in der frühen Phase handelt. Über den weiteren Bauverlauf ist bisher nichts bekannt. Entwicklungspotenzial wäre nach wie vor vorhanden, mit dem geplanten Ausbau des Bahnhofs Hammer. Beim Bahnhof Nord konnte die SBB-Betriebszentrale in der vergleichsweisen kurzen Zeit von 8 Jahren realisiert werden (2007 SBB-Strategie, 2015 Baustart). Die Baubewilligung von ICONO (Baufeld 1) erfolgte 2024 ohne Einsprachen und das noch unbebaute Baufeld 2 wurde 2025 mit 200 Arbeitsplätzen an die Alpiq verkauft, was eine hohe Ausnutzung sicherstellt. Auch beim Vergleichsfall Attisholz ist eine geringe Anzahl Einsprachen und eine gesicherte Vermietung zu beobachten. Während beim Vergleichsfall Riverside Zuchwil der Transformationserfolg bislang unvollständig ist: Zwar erfolgte der Erstbezug 2022 nach rund neun Jahren, doch die ÖV-Erschliessung ist ungesichert, die Bevölkerungskritik ist dokumentiert, und ein Planänderungsverfahren wurde 2023 nachträglich angestossen. Im nachfolgenden Kapitel wird das Lever-Areal analysiert und danach Gelingensbedingungen abgeleitet.

3.7 Übertragung der bisherigen Ergebnisse auf das Lever-Areal

Im folgenden Kapitel werden die Entwicklung des Lever-Areals (3.7.1) und die planungsrechtlichen Kennwerte (3.7.2) beschrieben. Weil das Areal noch am Beginn der formellen Planung steht, erfolgt danach keine analoge Vierkriterien-Analyse wie bei OSW und Bahnhof Nord, sondern eine Einordnung im Fallvergleich (3.7.3). Daraus werden Gelingensbedingungen für die Transformation des Lever-Areals abgeleitet (3.7.4).

3.7.1 Arealentwicklung des Lever-Areals

Das Lever-Areal geht auf die Gründung der «Seifenfabrik Helvetia» im Jahr 1898 zurück (Oltner Tagblatt, 2023; Unilever, 2023). Die englische Firma «Lever Brothers» erwarb ein Waldstück an der Tannwaldstrasse und errichtete dort ihre erste kontinentaleuropäische Tochterproduktion (ebd.). 1909 wurde der Standort zu

«Savonnerie Sunlight AG» umbenannt, die zum stadtprägenden Markenzeichen wurde (ebd.). Abbildung 15 zeigt die Seifenfabrik Sunlight Olten um ca. 1920.

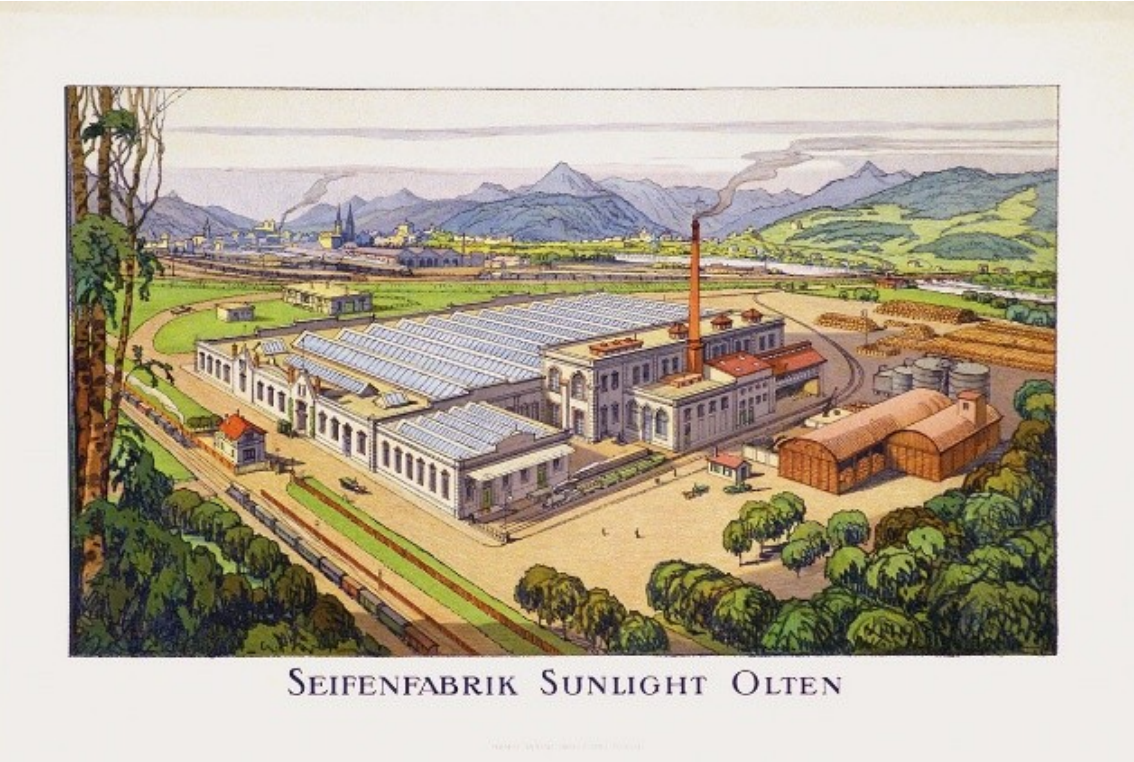


Abbildung 15: Seifenfabrik Sunlight Olten ca. 1920 (Künstler unbekannt, Werbeplakat Seifenfabrik Sunlight, Sammlung online)

1987 folgte die Umbenennung in «Lever AG», bevor 1994 die eigentliche Produktion in Olten nach 96 Jahren eingestellt wurde (Oltner Tagblatt, 2023). Zwischen der Betriebseinstellung 1994 und den heutigen Planungen liegen mehr als drei Jahrzehnte ohne eigentliche Arealentwicklung. Die bestehende Bausubstanz wurde teilweise als Lager- und Umschlagfläche zwischengenutzt; so mietete z. B. die Coop AG Teilflächen als Distributionsstandort (Stadt Olten, 2005). Über das Industriegleis werden bis heute das Nachbargrundstück der «Altola AG» sowie weitere Betriebe wie «Lindt & Sprüngli», «Bernex» und ein SBB-Unterwerk bedient (ebd.).

Mit dem Regierungsratsbeschluss (Nr. 2008/1222 vom 1. Juli 2008) wurde die Zonenordnung für das Areal bestätigt und die bestehende Industriezone rechtskräftig (Kanton Solothurn, 2008b). Ein Sondernutzungsplan oder ein Masterplan wurde bis 2026 nicht erlassen. Erst mit dem Abbruchgesuch der Eigentümerin Ende 2025, dem Erlass der Planungszone am 28. Januar 2026 sowie der laufenden Ortsplanungsrevision und der Aufarbeitung des kommunalen Bauinventars kam die ortsbauliche und industriegeschichtliche Bedeutung des Kesselhauses auf die Traktandenliste (Nau.ch, 2026a; Stadt Olten, 2026).

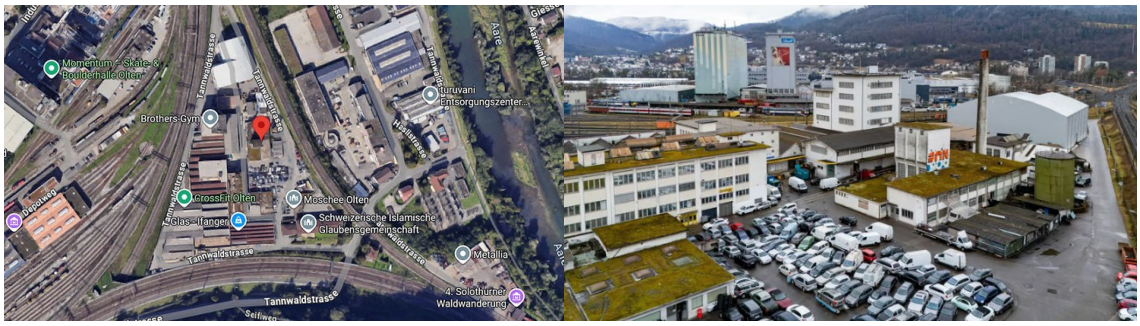


Abbildung 16: Lever-Areal 2026 mit Kesselhaus, Kohlenbunker und Hochkamin (Bild rechts) (Google, 2026; Oltner Tagblatt, 2026)

Ende 2025 reichte die Eigentümerin «Packmatt Immobilien AG» ein Abbruchgesuch für das Kesselhaus ein (Nau.ch, 2026a; vgl. Abbildung 16). Nach interner Interessenabwägung erliess der Stadtrat Olten im Januar 2026 eine auf drei Jahre befristete Planungszone (§ 23 PBG SO) und blockierte damit das Abbruchgesuch vorläufig (ebd.). Die öffentliche Auflage dauerte vom 3. Februar bis zum 5. März 2026. Der Entscheid über den definitiven Umgang mit den ISOS-relevanten Bauten soll erst nach vertiefter Voruntersuchung und Klärung der Arealentwicklungs- und Nutzungsperspektiven fallen (Nau.ch, 2026b). Damit ist das Areal noch in der ersten formellen Weichenstellungsphase. Die Grundeigentümerin bestätigt die Etappenstrategie explizit: «Die Etappierung ist einer der wichtigsten Punkte unseres Entwicklungskonzeptes. Wir möchten bewusst nicht das gesamte Lever-Areal abreissen und anschliessend auf einmal neu überbauen. […] Für uns als kleiner Familienbetrieb wäre das ohnehin finanziell nicht tragbar» (Interview Packmatt Immobilien AG). Etappe 1 (Lagerhalle als Kaltlager, 10-Jahres-Mietvertrag) wurde durch einen konkreten Mieterbedarf ausgelöst; für die Etappe 2 wird eine Neubauentwicklung von rund 11’900 m² Bruttogeschossfläche mit einem Investitionsvolumen von rund 16 Mio. CHF geprüft (ebd.). Für das Lever-Areal wurde eine Wohn-Mischnutzung geprüft, aber wegen Bahnlärm, industriehistorischer Prägung und Lage in der Industriezone verworfen (ebd.). Für das Lever-Areal ist die SBB als direkte Nachbarin ein zentraler Stakeholder: «Auf unser Areal bezogen waren beispielsweise Abklärungen mit der SBB wichtig, da das Areal praktisch vollständig von Bahngeleisen umgeben ist» (ebd.). Die Grundeigentümerin setzt für die kommenden 12–24 Monate die folgenden Prioritäten: «Insbesondere sollten die grundlegenden Themen wie Erschliessung, Gebäudeanordnung, mögliche Gebäudehöhen […], Bahnanschluss und die langfristige Nutzung mit der Stadt geklärt werden» (ebd.). Parallel dazu sollte gezielt nach geeigneten langfristigen Mietern für die nächste Etappe gesucht werden. Der Antrag die Bauhöhen in der Industriezone auszuweiten wurde bereits im Rahmen der Ortsplanungsrevision

eingereicht (ebd.). Die nachfolgende Tabelle 9 fasst die wichtigsten Ereignisse der Lever-Arealentwicklung zusammen.

Datum	Ereignis	Quelle
1895	Bau des Industriegleises Rangierbahnhof-Tannwald durch Gemeinde Olten und Centralbahn (heute SBB).	Stadt Olten, 2005
1898	Gründung der «Seifenfabrik Helvetia AG» durch Lever Brothers an der Tannwaldstrasse.	Oltner Tagblatt, 2023; Unilever, 2023
1909	Umbenennung in «Savonnerie Sunlight AG».	Oltner Tagblatt, 2023
1987	Umbenennung «Sunlight AG» in «Lever AG».	Oltner Tagblatt, 2023
1994	Einstellung der Produktion in Olten nach 96 Jahren.	Oltner Tagblatt, 2023
1999	Fusion zu «Lever Fabergé AG» ohne Wiederaufnahme der Produktion in Olten.	Oltner Tagblatt, 2023
1994–2025	Zwischennutzungen als Lager- und Umschlagfläche (u. a. Coop AG); Nutzung des Industriegleises durch benachbarte Betriebe.	Stadt Olten, 2005
1. Juli 2008	Bestätigung der Industriezone Tannwald.	Kanton Solothurn, 2008b, RRB Nr. 2008/1222:
2025	Abbruchgesuch der Grundeigentümerin Packmatt Immobilien AG für Kesselhaus, Kohlenbunker und Hochkamin.	Nau.ch, 2026a
28. Januar 2026	Erlass einer auf drei Jahre befristeten Planungszone (§ 23 PBG SO) durch den Stadtrat Olten; Abbruchgesuch vorerst blockiert.	Nau.ch, 2026a; Stadt Olten, 2026
3. Februar – 5. März 2026	Öffentliche Auflage der Planungszone.	Stadt Olten, 2026
ab 2026	Voruntersuchung zu Erhalt, Umnutzung und Arealentwicklungsperspektive geplant seitens der Stadt Olten.	Nau.ch, 2026b

Tabelle 9: Ereignistabelle Arealentwicklung Lever-Areal 1898–2026 (eigene Darstellung)

Die nachfolgende Tabelle 10 fasst die zentralen Akteure der Arealentwicklung des Lever-Areals zusammen.

Rolle	Akteur	Quelle
Auftraggebende (Gesuchstellerin)	Packmatt Immobilien AG.	Nau.ch, 2026a
Eigentümerschaft	Packmatt Immobilien AG (Areal), Stadt Olten (Industriegleis).	Stadt Olten, 2005
Planungsbüros	bisher keine.	-
Planungsträgerin	Stadt Olten.	Stadt Olten, 2026; Nau.ch, 2026a
Genehmigungsinstanz	Kanton Solothurn, Bundesamt für Kultur (ISOS).	Kanton Solothurn, 2008b; 2026, Nau.ch, 2026a
Politik	bisher keine.	-
Bevölkerung	Noch nicht involviert.	Stadt Olten, 2026

Rolle	Akteur	Quelle
Mietende	Coop AG, Altola AG, Lindt & Sprüngli, Bernex, SBB.	Stadt Olten, 2005

Tabelle 10: Akteure Arealentwicklung Lever-Areal (eigene Darstellung)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Planungszone «Industrie» seit Januar 2026 in Kraft ist (Nau.ch, 2026a; Stadt Olten, 2026). Das Abbruchgesuch der Eigentümerin für das Kesselhaus ist damit vorläufig blockiert, und die Stadt Olten hat sich Zeit für eine umfassende Interessenabwägung und die notwendigen Abklärungen zu den ISOS-relevanten Bauten verschafft (Nau.ch, 2026a; Nau.ch, 2026b). Eine Voruntersuchung zu Erhalt, Umnutzung und Arealentwicklungsperspektive ist geplant, die planungsrechtliche Instrumentenwahl ist zum Redaktionsschluss noch offen (Nau.ch, 2026b). Ein Zeithorizont für die Fertigstellung liegt aufgrund der laufenden Planungszone und offener Eigentumsklärung bis dato nicht vor.

3.7.2 Planungsrechtliche Kennwerte Lever-Areal

Das Lever-Areal an der Tannwaldstrasse 119 im nordwestlichen Industriegebiet Tannwald befindet sich unmittelbar nördlich der Bahnlinie und rund 500 m westlich des Bahnhofs Olten. Der Perimeter der Kernparzelle (Nr. 1534) umfasst rund 39’288 m²; das erweiterte Industrieareal Tannwald erreicht in seiner Gesamtheit rund 250’000 m² (Kanton Solothurn, 2026). Der Perimeter ist gemäss geltendem Zonenplan als Industriezone ausgewiesen (Kanton Solothurn, 2008b; RRB Nr. 2008/1222 vom 1. Juli 2008). Teile des Areals gelten als «belastet, keine schädlichen Einwirkungen zu erwarten» (Kanton Solothurn, 2026, vgl. Abb. 17). Die räumliche Abgrenzung und die einzelnen Parzellen zeigt Abbildung 17.

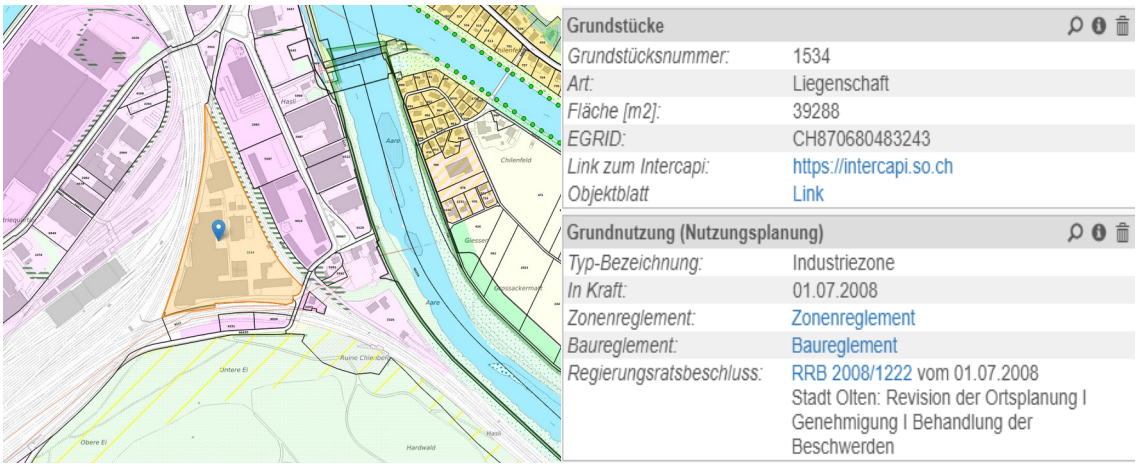


Abbildung 17: Parzellenflächen, Lever-Areal (GIS Kanton Solothurn, 2026)

Das Areal ist über ein eigenes Industriegleis vom Rangierbahnhof her erschlossen. Die Gleisanlage ist seit 1895 Eigentum der Stadt Olten und wird von dieser unterhalten (Stadt

Olten, 2005). Beim Lever-Areal steht die Schutzwürdigkeit der Bausubstanz im Vordergrund: Der Gebäudekomplex mit Kesselhaus, Kohlenbunker und Hochkamin ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Einzelobjekt von nationaler Bedeutung mit dem höchsten Erhaltungsziel «A» verzeichnet und im kommunalen Bauinventar der laufenden Ortsplanungsrevision als «schützenswert» klassifiziert (Stadt Olten, 2026; Nau.ch, 2026a).

3.7.3 Einordnung des Lever-Areals im Fallvergleich

Anders als bei Olten SüdWest, wo systemische Defizite (hohe Dichte, uniforme Grossvolumen, Leerstände bis 30 %) erst nach dem Bezug 2015 zu Neuauflagen von Masterplan und Gestaltungsplan führten, und anders als beim Bahnhof Nord, wo die SBB als institutionelle Eigentümerin bereits einen Studienauftrag und einen Gestaltungsplan durchgeführt hat, steht das Lever-Areal noch am Anfang. Die zentralen Weichenstellungen bzw. der Umgang mit dem ISOS-Einzelobjekt Kesselhaus, die Umzonung der reinen Industriezone, die Klärung der Nutzungsperspektive und Trägerstruktur, die Behandlung der Altlastenlage sowie der Anschluss an die transitorientierten Entwicklungsräume rund um den Bahnhof Olten, sind formell noch offen. Die aktuelle Planungszone schafft die dafür nötige zeitliche Reserve, ersetzt aber weder ein Leitbild noch eine Klärung der Trägerschaft. Dies müsste im nächsten Planungsschritt aktiv aufgebaut werden. Die Eigentümerstruktur ist mit «Packmatt Immobilien AG» privatwirtschaftlich verankert, öffentliche oder gemeinnützige Eigentümerschaften fehlen. Die aktuelle Ausgangslage ist von der folgenden Konstellation geprägt: Eine private Eigentümerin entscheidet über Nutzung, Verwertung und den Umgang mit der historischen Bausubstanz. Nachfolgend werden die Empfehlungen für das Lever-Areal abgeleitet.

3.7.4 Gelingensbedingungen für die Transformation des Lever-Areals

Aus dem Vergleich der beiden Oltner Fälle und der zwei Vergleichsfälle lassen sich konkrete Weichenstellungen für eine erfolgreiche Transformation des Industrieareals Lever in Olten ableiten. Diese sind nicht als abschliessende Empfehlungen zu lesen – dafür ist das Verfahren noch zu jung – sondern als frühzeitige Hinweise zu möglichen Gelingensbedingungen. Im Moment handelt es sich beim Lever-Areal um eine Industriezone, die durch Neubauten aufgewertet werden soll. Im Rahmen der Entwicklung des Areals Bahnhof Nord und in Anbetracht der in der Schweiz wachsenden Bevölkerungszahlen und Wohnungsknappheit, ist jedoch auch eine Umzonung zu Wohn-

und Gewerbefläche in den nächsten Jahrzehnten nicht auszuschliessen. Dementsprechend sind folgende Faktoren zu beachten:

Frühphasenqualität (1): Wo Olten SüdWest mit einem Wettbewerb ohne vorgängige Testplanung gestartet ist, könnte das Lever-Areal mit einer Testplanung, einem Studienauftrag im Konkurrenzverfahren oder mit Werkstattcharakter (ähnlich wie beim Areal Attisholz) beginnen. Nutzungsmix und Bausubstanzstrategie (insbesondere zum ISOS-Einzelobjekt Kesselhaus) müssen vor dem Gestaltungsplan geklärt sein. Wichtig ist, dass Personen, die schon bei der Testplanung dabei waren, auch im weiteren Verfahren dabei sind (Interview BSB + Partner). «Dieses Weiterziehen von Fachwissen sichert die Qualität» (ebd.).

Governance (2): Die Eigentümerschaft des Lever-Areals ist im Kern mit der Packmatt Immobilien AG konsolidiert. Die Trägerschaft sollte inhaltlich jedoch mittragen, sonst wiederholt sich das Muster einer Verwaltungsperspektive ohne Entwicklungsinteresse wie bei Olten SüdWest. Empfehlenswert ist eine schriftlich fixierte Trägerorganisation zwischen Eigentümerschaft, Stadt Olten und Kanton Solothurn nach dem Muster Attisholz.

Partizipation (3): Die Ausgangslage beim Lever-Areal ist nicht so konfliktarm wie beim Bahnhof Nord: In der direkten Nachbarschaft befinden sich Wohnquartiere und das Kesselhaus ist in gewisser Weise identitätsstiftend für Olten. Es reicht daher nicht, das gesetzliche Minimum zu erfüllen; die Frühphase braucht ein aktiv aufgesetztes Mitwirkungsformat mit klarer Rollenverteilung. Risiken sollten grosszügig eingeschätzt werden (Interview BSB + Partner). Beim Prozessdesign sollten Partizipation, Planungsverfahren und alle Themen von Anfang an aufgenommen und nicht später eingebracht werden (ebd.). «Was heute wie ein Risiko aussieht, kann sich auch als Synergie erweisen» (Interview BSB + Partner).

Transitorientierte Erschliessung (4): Das Lever-Areal liegt an der Tannwaldstrasse und ist via Bahnhof Olten in ca. 15 Minuten fussläufig erreichbar. Die Kooperation mit der SBB müsste aktiv aufgebaut werden. Anders als beim Bahnhof Nord ist die SBB hier nicht Eigentümerin, sondern Verkehrspartnerin. Ein früh terminiertes Bahn-Stadt-Gespräch der Eigentümerin zu Erschliessung, Veloverkehr und Bushaltestellen ist eine Voraussetzung für eine tragfähige TOD-Anbindung. Damit alle begünstigten Akteure berücksichtigt werden, empfiehlt sich ein städtebaulicher Vertrag nach § 54 PBG (Kanton Solothurn, 2014c) und ein Mehrwertausgleich zweckgebunden an den öffentlichen Raum und die Erschliessung. Diese Gelingensbedingungen für einen möglichen

Transformationsprozess des Lever-Areals sind in Tabelle 11 als Handlungsempfehlungen formuliert.

Variable	Empfehlung	Adressat
Frühphasen-qualität	Frühphase mit Testplanung, Studienauftrag oder Werkstatt. Nutzung-smix und Bausubstanzstrategie vor dem Gestaltungsplan klären.	Stadt Olten, Eigentümerschaft
Governance	Trägerorganisation zwischen Eigentümerschaft, Stadt Olten und Kanton Solothurn schriftlich fixieren nach dem Muster Attisholz.	Stadt Olten, Eigentümerschaft
Partizipation	Rollenverteilung und mehrstufiges Mitwirkungsformat gemäss why-who-how-Schema aktiv in der Frühphase aufsetzen.	Stadt Olten, Kanton Solothurn, Eigentümerschaft
Bahn-Stadt-Gespräch	Gespräch zu ÖV-Erschliessung (Velo und Bus) früh terminieren. Städtebaulicher Vertrag und Mehrwertausgleich.	Stadt Olten, SBB, Kanton Solothurn

Tabelle 11: Handlungsempfehlungen für das Lever-Areal (eigene Darstellung)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich für die Arealtransformation insbesondere eine Kombination aus öffentlicher und privater Trägerschaft, eine gute Kooperation betreffend ÖV-Erschliessung und eine identitätsstiftende Bausubstanz als wichtige Faktoren für den Erfolg gezeigt haben. Die Erkenntnisse der Vergleiche werden nachfolgend abschliessend zusammengefasst.

4 Schlussbetrachtung

Die Frage, welche Bedingungen in den frühen Planungsphasen die Arealentwicklung in mittelgrossen Schweizer Industriestädten beeinflussen, wurde anhand der zwei Areale «Olten SüdWest» und «Bahnhof Nord» mit qualitativen Daten aus Dokumenten und Expert:inneninterviews untersucht. Der Transformationserfolg, gemessen an der Belegungsquote, Prozessdauer und öffentlichen Akzeptanz, wurde mittels der vier Faktoren «Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierter Erschliessung» analysiert und die Fallstudien zur Arealtransformation miteinander verglichen. Zwei ebenfalls im Kanton Solothurn liegende Vergleichsfälle «Attisholz» und «Riverside Zuchwil» dienten der analytischen Generalisierung. Die aus den Fallstudien identifizierten Gelingensbedingungen wurden auf das Lever-Areal in Olten angewendet. Die Analyse zeigt, in mittelgrossen Schweizer Industriestädten entscheidet die Qualität der Frühphase massgeblich über den Transformationserfolg eines Industrieareals. Wo Zielfindung, Nutzungsmix, Governance-Struktur, Bahn-Stadt-Kooperation und Erschliessung vor dem Gestaltungsplan verbindlich geklärt sind, gelingt die Innenverdichtung mit vergleichsweise kurzer Prozessdauer, hoher Belegung und geringem Widerstand. Wo diese Klärungen erst reaktiv nachgeschoben werden, verzögert oder blockiert sich die Entwicklung.

Der Transformationserfolg des Areals Bahnhof Nord wird im Untersuchungszeitraum positiv beurteilt: Die Baubewilligung des ICONO-Hochhauses erfolgte 2024 mit nur einer einzigen Einsprache; die Nutzung ist durch die Vermietung an Alpiq gesichert. Olten SüdWest wies hingegen nach dem Erstbezug 2015 eine Leerstandsquote von rund 30 % auf. Die Transformationsdauer beträgt bei letzterem rund 18 Jahre im Vergleich zu rund 8 Jahren beim Areal Bahnhof Nord. Auch beim Vergleichsfall Attisholz ist eine geringe Anzahl Einsprachen und eine gesicherte Vermietung zu beobachten. Während beim Vergleichsfall Riverside Zuchwil der Transformationserfolg bislang, vor allem aufgrund mangelhafter ÖV-Erschliessung, unvollständig ist.

Bei der Frühphasenqualität erweisen sich eine früh geklärte Zielfindung, ein von Beginn an fixierter Nutzungsmix, eine Etappierung mit Infrastruktur vor Bebauung sowie eine identitätsstiftende Bausubstanz als zentrale Gelingensbedingungen, weil sie Zielkonflikte in der Planungsphase lösen, statt in Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren. Bahnhof Nord weist eine klare Sequenz aus Studienauftrag, Gestaltungsplan und Realisierung der Betriebszentrale vor der weiteren Bebauung auf und auch in Attisholz fand eine vorgeschaltete Testplanung statt. Olten SüdWest hingegen startete ohne vorgängige Testplanung, mit unscharfem Nutzungsmix bis zur Neuauflage des Gestaltungsplans und mit Bebauung vor Erschliessung; Riverside Zuchwil folgte einer der Bebauung nachgeschobenen ÖV-Erschliessung und einem nachträglich angestossenen Planänderungsverfahren. Beide Fälle zeigen, dass diese zeitversetzte Klärung die Entwicklung nachhaltig verzögert oder blockiert.

Bei der Governance wirkt eine Grundeigentümerin mit einem teilweise öffentlich-rechtlich fundierten Portfolio-Auftrag und aktivem Entwicklungsinteresse wie die SBB oder die kooperative Trägerstruktur wie in Attisholz als stabilisierender Faktor. Demgegenüber untergraben überwiegend renditeorientierte Verwertungslogiken die Arealqualität, wenn Eigentümer:innen die Vision nicht mittragen wie in Olten SüdWest, ebenso eine privat-konsolidierte Eigentümerschaft ohne Bahn-Stadt-Kooperation wie in Riverside Zuchwil. Wichtig ist, dass die Stadt von Beginn an miteinbezogen wird: Beim Bahnhof Nord war ihre Rolle mit dem Gestaltungsplan verankert, in Olten SüdWest erst mit dessen Überarbeitung.

Attisholz kompensierte den fehlenden Standortvorteil durch eine früh angesetzte Testplanung mit institutionalisierter Mitwirkung. In Olten SüdWest konnte das nachträglich intensivierte Mitwirkungsverfahren die schwache Frühphase nicht mehr kompensieren. In Riverside Zuchwil manifestierte sich der fehlende frühe

Akzeptanzaufbau an der gescheiterten Bahnhaltestelle sowie in der Kritik der Bevölkerung an der ÖV-Erschliessung. Wohingegen beim Bahnhof Nord aufgrund des Standortvorteils ohne dichte Nachbarschaft die Partizipation weniger entscheidend war. Am Bahnhof Nord wirkte die SBB Immobilien AG als Bahnbetreiberin mit eigenem Portfolio-Auftrag als struktureller Katalysator, weil die Bahn-Stadt-Kooperation vertraglich und planungsrechtlich verankert wurde. Während in Olten SüdWest eine institutionelle Bahn-Stadt-Kooperation fehlte und die Bahnhofanbindung aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht realisiert werden konnte. Attisholz zeigt, dass die Bahn-Kooperation auch ohne Bahn-Grundeigentum durch eine öffentlich-rechtliche Trägerorganisation abgesichert werden kann, während Riverside Zuchwil mit dem gescheiterten Bahnhalt belegt, dass eine fehlende frühe Bahn-Stadt-Kooperation die ÖV-Erschliessung des Areals verzögert. Frühzeitig getroffene Grundsatzentscheide erweisen sich damit als der wirksamere Hebel für den Entwicklungserfolg als eine nachträgliche Korrektur der Frühphasen-Instrumente.

Für das Lever-Areal ergeben sich daraus vier Handlungsanregungen: (1) eine Frühphase mit Testplanung oder Studienauftrag und einer Bausubstanzstrategie vor dem Gestaltungsplan: (2) eine schriftlich fixierte Trägerorganisation zwischen Eigentümerin, Stadt Olten und Kanton Solothurn nach dem Muster Attisholz: (3) ein aktiv aufgesetztes mehrstufiges Mitwirkungsformat, das den durch Wohnnachbarschaft und identitätsstiftende Bausubstanz erhöhten Aushandlungsbedarf frühzeitig Rechnung trägt: sowie (4) eine formalisierte Bahn-Stadt-Kooperation zwischen SBB, Kanton und Stadt, ergänzt durch einen städtebaulichen Vertrag mit zweckgebundenem Mehrwertausgleich. Diese Handlungsempfehlungen lassen sich auf andere Industrieareale übertragen. Die vierte Anregung, der städtebauliche Vertrag mit zweckgebundenem Mehrwertausgleich, ist an die Mitwirkungsbereitschaft und finanziellen Möglichkeit des Kantons, der Gemeinde und der Grundeigentümerin gebunden und deshalb nicht kontextunabhängig.

4.1 Diskussion

Die Studie erweitert die überwiegend in Grossstädten entwickelte Brownfield-Forschung um den bislang unterrepräsentierten Kontext mittelgrosser Schweizer Industriestädte, die trotz gleicher raumplanerischer Verpflichtung zur Innenverdichtung seit der RPG-Teilrevision 2014 über weniger planerische Ressourcen und weniger Marktnachfrage verfügen als grössere Städte. Hinsichtlich Generalisierung lässt sich feststellen: Industrieareale bieten – anders als mittelalterliche Zentren mit engem Perimeter und Denkmalschutz – strukturelles Potenzial für Transformation und hochwertige ÖV-

Anbindungen. Im Kontext ehemaliger Industriestädte zählt, anders als gegenwärtig in grösseren Schweizer Städten, weniger die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum als die bewusste Aufwertung durch hochwertige Aussenräume, sorgfältig gestaltete Zwischennutzungen und eine spürbare Arealqualität. Mittelgrosse Städte verfügen, anders als grössere Städte, in der Stadtplanung nicht über dieselben finanziellen und personellen Ressourcen. Dementsprechend ist es für mittelgrosse Städte bei der Arealentwicklung besonders bedeutsam, eine partnerschaftliche Einbindung und die Erschliessung der Infrastruktur vor der Bebauung sicherzustellen, wie die Fälle Olten Bahnhof Nord und Attisholz zeigen. Ein Mehrwertausgleich könnte, besonders für mittelgrosse Städte, eine Möglichkeit sein, um auch die Finanzierung kooperativ zu gestalten und zum Transformationserfolg, u. a. auch von Olten SüdWest, beizutragen. Die Analyse zeigt weiter, dass ehemalige Industriestädte mit Bahnknotenfunktion wie Olten, mit ihren grossflächigen Arealen, ein Potenzial für Innenverdichtung haben, während bestehende Grünflächen geschont werden. In Olten SüdWest ist davon auszugehen, dass der Ausbau des Bahnhofs Hammer weitere Bebauungen auslöst. Die Entwicklung des Bahnhofs Nord – als neues bahnhofnahes, hochwertiges Quartier – kann sich auf die gesamte Urbanisierung der Stadt Olten und ihre angrenzenden Industrieflächen, wie das Lever-Areal, auswirken.

Um die Forschungsfrage nach den Erfolgsbedingungen der Arealtransformation zu untersuchen, eignen sich qualitative Fallstudien mit Dokumentenanalyse und Interviews grundsätzlich gut. Mittels Dokumente lässt sich der Prozess gut nachvollziehen, informelle Informationen und Einschätzungen sind jedoch nur durch Gespräche mit involvierten Akteuren und Expert:innen erfassbar. Eine standardisierte Befragung wäre ungeeignet gewesen, weil die relevanten Sachverhalte zu fallspezifisch und zu prozesshaft sind, um in geschlossenen Fragen abgebildet zu werden.

Der Zugang zu den nicht öffentlichen Dokumenten und Interviewpartner:innen erwies sich als schwieriger als anfänglich angenommen. Hinsichtlich Fallauswahl bieten zwar Areale im selben Kanton ähnliche Rahmenbedingungen, jedoch hätte man auch z. B. Fälle mit ähnlichen Rahmenbedingungen wie Lage, Grösse und Zeitraum mit unterschiedlichem Transformationserfolg in verschiedenen mittelgrossen Städten untersuchen und damit die externe Validität bzw. analytische Generalisierbarkeit der Untersuchung erhöhen können. Auch eine grössere Anzahl untersuchter Fälle hätte zu letzterem beigetragen.

4.2 Limitationen der Untersuchung

Die vorliegende Studie unterliegt mehreren Limitationen, die bei der Interpretation zu berücksichtigen sind. Erstens sind alle vier untersuchten Areale im Kanton Solothurn verortet, wodurch kantonalspezifische Planungskulturen und Trägerkonstellationen in die Ergebnisse einfliessen; eine Übertragung auf andere Kantone, insbesondere die Romandie und das Tessin, wäre gesondert zu prüfen. Die Untersuchung identifiziert Zusammenhänge zwischen den vier Faktoren Frühphasenqualität, Governance, Partizipation und transitorientierter Erschliessung und dem Transformationserfolg, weist jedoch keine kausalen Wirkungsmechanismen im Detail nach und nimmt keine Gewichtung der Faktoren untereinander vor. Weitere intervenierende Variablen wie konjunkturelle Rahmenbedingungen, Bodenpreisentwicklung, personelle Konstellationen oder kantonale Planungspolitik wurden nicht systematisch erfasst, weshalb sich nicht abschliessend sagen lässt, dass ausschliesslich die untersuchten Faktoren den Transformationserfolg erklären. Zweitens beruhen die beiden Vergleichsfälle Attisholz und Riverside Zuchwil mehrheitlich auf einer Dokumentenanalyse, während die beiden Vergleichsfälle Olten SüdWest und Bahnhof Nord zusätzlich durch Expert:inneninterviews abgestützt sind. Sie liegen beide in der Nähe der mittelgrossen Stadt Solothurn sind faktisch aber nicht eingemeindet und deshalb auch nicht zur Kooperation mit der Stadt verpflichtet. Drittens spiegeln die geführten Interviews primär die Perspektive kantonaler, kommunaler und privatwirtschaftlicher Akteure; die Sicht der betroffenen Bewohnenden und der Zivilgesellschaft ist nur indirekt (z. B. durch Einsprachen und Medienberichte) berücksichtigt. Viertens sind die untersuchten Transformationsprozesse noch nicht abgeschlossen; die Beurteilung des Transformationserfolgs bleibt zeitpunktabhängig. Des Weiteren könnte es sein, dass in der Zeit zwischen dem Start der Arealtransformation von Olten SüdWest bis zum Start der Transformation Bahnhof Nord ein Lernprozess stattgefunden hat und der Bahnhof Nord von den Erfahrungen mit Olten SüdWest profitieren konnte. Fünftens erstrecken sich die Fallprozesse über unterschiedliche raumplanungsrechtliche Epochen: Die Frühphase von Olten SüdWest (kantonaler Nutzungsplan 2010) fällt vor die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes vom 1. Mai 2014, während Bahnhof Nord mit dem Sondernutzungsplan vom 20. Mai 2014 sowie das Lever-Areal mit der Planungszone von 2026 bereits unter dem revidierten Gesetz der verbindlichen Innenentwicklung stehen; die Vergleichbarkeit ist dadurch nur bedingt gegeben. Sechstens unterscheidet sich die städtebauliche Lage der beiden Olten-Fälle strukturell: Olten SüdWest liegt in einer

peripheren Randlage zwischen Aare, Autobahn und Industrie mit einem Fussweg zum Hauptbahnhof, der die TOD-Wirksamkeitsgrenze von 10 Minuten überschreitet, während Bahnhof Nord unmittelbar an die Perronhalle grenzt. Zudem bietet der Bahnhof Olten Einkaufs- und Gastronomieangebote mit langen Öffnungszeiten und ist hoch frequentiert, was auch der Belebung des Areals Bahnhof Nord zugutekommt. Des Weiteren liegt das Areal Bahnhof Nord direkt an der Aare als Naherholungsgebiet, während sich Olten SüdWest auf einer Kieslandschaft befindet. Der direkte Vergleich der Transformationsverläufe wird durch diese Lage- und Angebotsunterschiede der Areale zusätzlich erschwert. Auch die Grössenordnungen unterscheiden sich: Während beim Bahnhof Nord 2'000 Arbeitsplätzen mit 300 Bewohnenden geplant sind, hat Olten SüdWest eine Kapazität von 5'000 Personen, was einen Viertel der aktuellen Oltner Bevölkerung ausmacht.

4.3 Ausblick

Die weitere Forschung könnte an folgenden fünf Themenblöcken anknüpfen, wobei diese Auswahl nicht abschliessend ist. Ausgangspunkt ist die aus den Interviews gewonnene Beobachtung, dass erstens die Frühphasenqualität weniger von einzelnen Instrumenten abhängt als von einem gemeinsam getragenen Zielverständnis der Beteiligten. Planerisch könnte untersucht werden, wie eine gemeinsam getragene Zielfindung in Konstellationen mit divergierenden Interessen gefördert werden kann. Man könnte untersuchen, ob kantonale Fachstellen als eine Art Frühphasen-Coaches zwischen Stadt und Eigentümerschaft vermitteln und damit die Kapazitäten mittelgrosser Städte ergänzen könnten. Dies würde allerding genügend Personalressourcen bei den kantonalen Fachstellen voraussetzen. Im Bereich Governance ist zweitens zu prüfen, wie sich der Portfolio-Auftrag der SBB Immobilien AG in Konstellationen ohne Bahn-Grundeigentum funktional nachbilden liesse, etwa durch eine kooperative Trägerorganisation nach Vorbild Attisholz, um das Spannungsfeld öffentlicher und privater Interessen konstruktiv aufzufangen. Ökonomisch wäre drittens eine Untersuchung interessant, die den Marktwert vor und nach zentralen Frühphasenschritten (wie z. B. Testplanung oder Standortmarketing) misst und prüft, wie sich diese auf die Kosten der Umsetzung (aufgrund von weniger Verzögerungen durch Umplanungen) auswirkt. Zusätzlich könnte geprüft werden, wie Höhe und Auszahlungszeitpunkt der 2014 eingeführten Mehrwertabgabe die Investitionsbereitschaft für aufwendige Frühphasenformate (wie z. B. Testplanungen) beeinflussen. Die Untersuchung hat gezeigt, dass die Investitionsbereitschaft stark vom Renditehorizont abhängt (Olten

SüdWest kurzfristige Verwertungsabsicht der Eigentümerschaft vs. Bahnhof Nord langfristige Entwicklungsabsicht der SBB). Bei der Partizipation wäre viertens empirisch mit einer grösseren Fallzahl zu prüfen, was der Nutzen mehrstufiger Partizipationsformate gegenüber Einmalkonsultationen ist bei Arealen, die verkehrstechnisch nicht so gut erschlossen sind wie der Bahnhof Nord. Hinsichtlich transitorientierter Erschliessung wäre fünftens interessant anhand mehrerer Fälle zu untersuchen, welche Faktoren eine frühe Arealerschliessung fördern, also z.B. wie frühzeitige Kooperationen zwischen Stadt, Bahn und Kanton sowie die Einbindung der Bevölkerung aufgrund von notwendigen Volksabstimmungen und folgenden Bauarbeiten gelingen (z.B. durch Baustellen-Apéros wie bei der Umgestaltung des Bahnhofs Olten oder anderen innovativen Partizipationsformaten).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Transformationserfolg ehemaliger Industrieareale in mittelgrossen Städten weder durch einzelne Planungsinstrumente noch durch einzelne Akteure gesichert werden kann, sondern in der Qualität ihres frühen Zusammenwirkens entsteht. Der Qualitätsbegriff kann verschieden interpretiert werden: Prozessual, ökonomisch, ökologisch, sozial oder kulturell. Auch hier wären weitere Untersuchungen spannend, um die verschiedenen Dimensionen der Areal- und Frühphasenqualität aus Sicht verschiedener Zielgruppen zu erforschen.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Alpiq AG. (2025, 9. Oktober). Alpiq investiert in den Standort Olten und plant beim Bahnhof einen Neubau [Medienmitteilung]. https://www.alpiq.com/de/newsroom/medienmitteilungen/alpiq-investiert-in-den-standort-olten-und-plant-beim-bahnhof-einen-neubau

Altermatt, S. (2022, 1. März). Bahnlinie: Endlich ein Zughalt in Zuchwil, Derendingen und Co? Kommt die S-Bahn Wasseramt/Leberberg noch? Solothurner Zeitung. https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/bahnlinie-endlich-ein-zughalt-in-zuchwil-derendingen-und-co-kommt-die-s-bahn-wasseramtleberberg-noch-ld.2248886

Andres, L. (2012). Levels of governance and multi-stage policy process of brownfield regeneration: A comparison of France and Switzerland. *International Planning Studies, 17*(1), 23-43. https://doi.org/10.1080/13563475.2011.638184

Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners, 35*(4), 216-224. https://doi.org/10.1080/01944366908977225

Bärtschi, H.-P. (2020, 13. Mai). *Schweizerische Centralbahn (SCB)*. In Historisches Lexikon der Schweiz (HLS). https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/041892/2020-05-13/

Baublatt. (2025, 16. Juli). Zürcher Verwaltungsgericht heisst Maag-Hallen-Rekurs gut. https://www.baublatt.ch/bauprojekte/zuercher-verwaltungsgericht-heisst-maag-hallen-rekurs-gut-37808

Bertolini, L. (1999). Spatial development patterns and public transport: The application of an analytical model in the Netherlands. *Planning Practice & Research, 14*(2), 199-210. https://doi.org/10.1080/02697459915724

Bundesamt für Kultur (BAK). (o. J.). ISOS - Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz: Olten (Nr. 3189). Schweizerische Eidgenossenschaft. Abgerufen am 5. September 2026 von https://www.bak.admin.ch/de/isos-bundesinventar-der-schuetzenswerten-ortsbilder-der-schweiz-schweiz.html

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). (2014). *Erläuternder Bericht zur Teilrevision vom 2. April 2014 der Raumplanungsverordnung. Umsetzung der Teilrevisionen vom 15. Juni 2012 und vom 22. März 2013 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979*. ARE. https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/recht/dokumente/bericht/erlaeuternder_berichtzurteilrevisionvom2april2014derraumplanungs.pdf.download.pdf/erlaeuternder_berichtzurteilrevisionvom2april2014derraumplanungs.pdf

Bundesgericht. (2023). *Urteil 1C_530/2022 vom 23. November 2023* [Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten betreffend den Gestaltungsplan Olten SüdWest 2018].

Byland, U. (2023, 26. Februar). Zuchwil: Änderungen – Das Riverside-Quartier wird nochmals urbaner und bunter. Solothurner Zeitung. https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/lebern-bucheggberg-wasseramt/zuchwil-aenderungen-das-riverside-quartier-wird-nochmals-urbaner-und-bunter-ld.2420923

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.

Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network (CABERNET). (2005). *Brownfields and redevelopment of urban areas*. Federal Environment Agency Austria.

Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network (CABERNET). (2006). *Sustainable Brownfield Regeneration: CABERNET Network Report* (Ferber, U., Grimski, D., Millar, K., & Nathanail, P., Hrsg.). University of Nottingham. ISBN 0-9547474-5-3.

Daguati, R. (2016, 20. Februar). Die 7 Phasen der Integralen Arealentwicklung. LOC AG. https://www.loc.ag/post/2016/02/20/die-7-phasen-der-integralen-arealentwicklung

Diller, C., & Eichhorn, S. (2021). Transit-Oriented Development: Eine internationale Literaturauswertung. *pnd – rethinking planning, 2021*(2), 164–185. https://doi.org/10.18154/RWTH-2021-10427

Ferber, U., & Schlappa, H. (2016). Managing brownfield land in stagnant land markets. In H. Schlappa & W. J. V. Neill (Hrsg.), *Future directions for the European shrinking city* (S. 138–154). Routledge.

Fürst, D. (2003). Steuerung auf regionaler Ebene versus Regional Governance. *Informationen zur Raumentwicklung*, 8/9, 441-450.

Google. (2026). Google Maps: Olten und Umgebung [Kartenausschnitt]. Google Maps. https://maps.google.com/

Halter AG. (2024, 8. Juli). Attisholz-Areal: Pensionskasse der UBS steht als Investorin des Gebäudes «Kocherei» fest [Medienmitteilung]. https://www.halter.ch/de/medien/attisholz-areal-pensionskasse-der-ubs-steht-als-investorin-des-gebaeudes-kocherei-fest

Halter AG. (o. J.). Attisholz-Areal, Riedholz. Halter AG. Abgerufen am 23. August 2026 von https://www.halter.ch/de/projekte/attisholz-areal

Heim, P. (2013). *Geschichte der Oltner Stadtentwicklung*. Stadt Olten. https://www.olten.ch/dokumenteabisz/56716

Hermann, M., Heye, C., Bosshardt, L., & Brack, N. (2025). *Potenziale für nachhaltige Innenentwicklung: Studienbericht und Gemeinderanking*. Sotomo. https://sotomo.ch/files/data/projectfile/2025/10/Potenziale_Innenentwicklung_Sotomo.pdf

Historisches Lexikon der Schweiz (HLS). (2012). *Stadt*. https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/008964/

Hofer, K., & Kaufmann, D. (2023). Actors, arenas and aims: A conceptual framework for public participation. *Planning Theory, 22*(4), 357-379. https://doi.org/10.1177/14730952221139587

Hofer, K., Wicki, M., & Kaufmann, D. (2024). Public support for participation in local development. *World Development, 178*, 106569. https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2024.106569

Immoday. (2024). *Die SBB geben Einblick in ihre Immobilienpolitik*. https://immoday.ch/de/aktuell/die-sbb-geben-einblick-in-ihre-immobilienpolitik

INFRAS. (2020). *Evaluation des Impulses Innenentwicklung* [im Auftrag des ARE und EspaceSuisse]. EspaceSuisse.

Kauer, F., Lutz, E., Büttiker, D., & Kaufmann, D. (2025). Bautätigkeit und Verdrängung in der städtischen Schweiz. Bern: Bundesamt für Wohnungswesen (BWO). https://www.bwo.admin.ch/de/bautaetigkeit-und-verdraengung

Kanton Solothurn. (2006). Regierungsratsbeschluss Nr. 2006/2172: Sondernutzungsplan Kantonsspital Olten. Amt für Raumplanung. https://planregister-data.so.ch/public/olten/

Kanton Solothurn. (2008a). Regierungsratsbeschluss Nr. 2008/15 vom 8. Januar 2008: Kantonaler Nutzungsplan Entlastungsstrasse Olten-West (H5b). Amt für Raumplanung. https://planregister-data.so.ch/public/olten/92-290_302-E.pdf

Kanton Solothurn. (2008b). Regierungsratsbeschluss Nr. 2008/1222 vom 1. Juli 2008: Revision der Ortsplanung Olten I - Genehmigung, Behandlung der Beschwerden. Amt für Raumplanung. https://planregister-data.so.ch/public/olten/92-315-325-E.pdf

Kanton Solothurn. (2010). Regierungsratsbeschluss Nr. 2010/588 vom 30. März 2010: Gestaltungsplan Olten SüdWest. Amt für Raumplanung.

Kanton Solothurn. (2014a). Regierungsratsbeschluss Nr. 2014/892 vom 20. Mai 2014: Gestaltungsplan Areal Bahnhof Nord Olten. Amt für Raumplanung. https://planregister-data.so.ch/public/olten/92-343-P.pdf

Kanton Solothurn. (2014b). Regierungsratsbeschluss Nr. 2014/893 vom 20. Mai 2014: Kantonaler Erschliessungsplan Gösgerstrasse, Abschnitt Trimbacherbrücke bis Bahnhofplatz mit Anbindung Areal Bahnhof Nord. Amt für Raumplanung. https://planregister-data.so.ch/public/olten/92-344-P.pdf

Kanton Solothurn. (2014c). Planungs- und Baugesetz (PBG), BGS 711.1. https://bgs.so.ch/app/de/texts_of_law/711.1

Kanton Solothurn. (2019, 24. September). Regierungsratsbeschluss Nr. 2019/1512: Auftrag Urs von Lerber (SP, Luterbach): Aufwertung Bahnhof Luterbach-Attisholz - Stellungnahme des Regierungsrates. Amt für Raumplanung.

Kanton Solothurn. (2021). Regierungsratsbeschluss Nr. 2021/1589 vom 2. November 2021: Änderung Zonenplan mit Zonenvorschriften, Gestaltungsplan und Sonderbauvorschriften sowie Erschliessungsplan «Olten SüdWest 2018» - Behandlung der Beschwerden. Amt für Raumplanung. https://planregister-data.so.ch/public/olten/92-379_381-E.pdf

Kanton Solothurn. (2023). Nutzungsplanung «Gebiet Attisholz», Riedholz: Fachbeitrag zur kooperativen Arealentwicklung. Amt für Raumplanung, Fachbereich Ortsbildschutz und Heimatschutz. https://so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-arp/Heimatschutz/pdf/FB_Nutzungsplanung_Attisholz_RGB_f_Web.pdf

Kanton Solothurn. (2024). Massnahmenband Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation (Massnahmen S 403.11 Areal Riverside und L 404.1 Riversidepark). Amt für Raumplanung. https://so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-arp/Projekte/pdf/Massnahmenband_APSolothurn4G.pdf

Kanton Solothurn. (2026). Geoportal Kanton Solothurn: Web-GIS-Client, Layer Nutzungsplanung, Ortsbildschutz und Baulinien [Datensatz, abgerufen am 16. Juli 2026]. https://geo.so.ch/map/

Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung. (2018). *Siedlungsentwicklung nach innen SEin: Leitfaden für die Gemeinden*. Amt für Raumplanung Kanton Solothurn.

Kanton Solothurn, repla espace SOLOTHURN. (2012). Massnahmenblätter Agglomerationsprogramm Solothurn 2. Generation (Massnahme S 3.4

Sultex/Zeughaus, Zuchwil). Amt für Raumplanung. https://so.ch/fileadmin/internet/bjd/bjd-arp/Projekte/pdf/Aggloprogramme/Solothurn/1.3_MassnahmenblaetterAgloprogrammSolothurn2G_120612.pdf

KCAP. (o. J.). Riverside, Zuchwil. KCAP Architects & Planners. Abgerufen am 23. August 2026 von https://www.kcap.eu/projects/60/riverside-zuchwil

Kolt. (2021, 22. März). Der Verhinderer von Olten Südwest. Kolt Magazin. https://kolt.ch/der-verhinderer-von-olten-suedwest/

Ledermann, T. (2021). Raumplanungsbericht: Nutzungsplanung «Gebiet Attisholz», Riedholz (Version 004). BSB + Partner Ingenieure und Planer AG. https://nutzungsplanung-attisholz-areal.ch/wp-content/uploads/2021/02/Beilage_10_Raumplanungsbericht_Auflage.pdf

Liebeskind, A. (2016). Olten SüdWest: Herausforderungen ehemaliger Industriestädte. *Werkstücke*, 6, 197-224. https://doi.org/10.60135/werkstuecke.06.2016.8

Mayring, P. (2015). *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (12., überarb. Aufl.). Beltz.

Mettler Entwickler AG. (o. J.-a). *Bahnhof Nord Olten - Projektdokumentation*. Abgerufen am 21. Juli 2026, von https://www.mettler-entwickler.ch/

Mettler Entwickler AG. (o. J.-b). *ICONO Olten: Projektdatenblatt*. https://mettler-entwickler.ch/uploads/Dokumente/Olten_ICONO.pdf

Mettler2Invest AG & Pallas Kliniken AG. (2019). *Studienauftrag Olten Areal Bahnhof Nord BF1 + BF2: Bericht des Beurteilungsgremiums, März 2019*. Zürich/Olten. https://www.olten.ch/_docn/2158756/190614_Ausstellung_Olten_ABN_BF1_BF2_Bericht_Beurteilungsgremium_Marz_2019_final.pdf

Metron AG. (2011). Testplanung Industrie Attisholz. Metron AG. Abgerufen am 23. August 2026 von https://www.metron.ch/projekte/testplanung-industrie-attisholz/

Nau.ch. (2026a, 28. Januar). *Oltner Stadtrat will ehemaliges Kesselhaus vor Abbruch schützen*. https://www.nau.ch/politik/regional/oltner-stadtrat-will-ehemaliges-kesselhaus-vor-abbruch-schutzen-67088651

Nau.ch. (2026b, 29. Januar). *Planungszone für Tannwaldstrasse in Olten*. https://www.nau.ch/ort/olten/planungszone-fur-tannwaldstrasse-in-olten-67088848

Nau.ch. (2023, 28. Juli). Stiftung legt Rekurs gegen den Bau der neuen Prime Towers ein. https://www.nau.ch/ort/zurich/stiftung-legt-rekurs-gegen-den-bau-der-neuen-prime-towers-ein-66560164

Neuer Bahnhofplatz Olten. (2026). *Projektinformationen zum neuen Bahnhofplatz Olten*. https://neuer-bahnhofplatz-olten.ch/de

olteneinfach.ch. (2024, 9. Februar). *Ja zur Stadtteilverbindung Olten Hammer ist auch ein Ja zur Entwicklung der Stadt Olten*. https://www.olteneinfach.ch/2024/02/09/ja-zur-stadtteilverbinung-olten-hammer-ist-auch-ein-ja-zur-entwicklung-der-stadt-olten/

olteneinfach.ch. (2026, 13. Januar). *Neuer Bahnhofplatz Olten vor Volksabstimmung im Juni 2026*. https://www.olteneinfach.ch/2026/01/13/neuer-bahnhofplatz-olten-vor-volksabstimmung-im-juni-2026/

Oltner Tagblatt. (2023, 14. Oktober). *Kakao-Drink und Seife: Das waren die bekanntesten Oltner Konsumgüter-Produzenten*. https://www.oltnertagblatt.ch/solothurn/olten/olten-sie-stellten-banago-drink-und-sunlight-seife-her-das-waren-die-bekanntesten-oltner-konsumgueter-produzenten-ld.2527603

Oltner Tagblatt. (2024, 5. September). *Bahnhof Olten Nord: Überbauung beginnt mit Gebäude Icono und 155 Wohnungen*. https://www.oltnertagblatt.ch/solothurn/olten/olten-13-stockwerke-155-wohnungen-neben-dem-oltner-bahnhof-entsteht-jetzt-ein-hochhaus-bald-folgt-ein-weiteres-ld.2664522

Perić, A., Hauller, S., & Kaufmann, D. (2023). Cooperative planning under pro-development urban agenda? A collage of densification practices in Zurich, Switzerland. *Habitat International, 140*, 102922. https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2023.102922

Pro Senectute Kanton Solothurn. (2023). Älter werden in Zuchwil: Auswertung Altersfreundlichkeitsbefragung 2023. Gemeinde Zuchwil / Pro Senectute Kanton Solothurn. https://so.prosenectute.ch/dam/jcr:670de906-ef7f-419b-b9bd-677508aecb55/2023_zuchwil_altersfreundlichkeit_auswertung.pdf

Rhomberg Bau AG. (2024). *ICONO, SO Areal Olten*. https://www.rhomberg.com/de-ch/magazin/icono-so-areal-olten

Schweizer Radio und Fernsehen (SRF). (2014, 21. Januar). *Olten erhält einen neuen Stadtteil mit 2000 Arbeitsplätzen*. https://www.srf.ch/news/aargau-solothurn-olten-erhaelt-einen-neuen-stadtteil-mit-2000-arbeitsplaetzen

Schweizer Radio und Fernsehen (SRF). (2015, 17. November). *Neues SBB-Herzstück in Olten eingeweiht*. https://www.srf.ch/news/aargau-solothurn-neues-sbb-herzstueck-in-olten-eingeweiht

Schweizerische Bundesbahnen SBB. (2014, 21. Januar). *Olten: SBB und Stadt entwickeln das Areal Bahnhof Nord* [Medienmitteilung]. https://news.sbb.ch/de/019d9519-c0b4-77b7-8888-3f3ce89c02c5/olten-sbb-und-stadt-entwickeln-das-areal-bahnhof-nord

Schweizerische Bundesbahnen SBB. (2024). Zahlen und Fakten – Bahnhöfe: Bahnhofbenutzer pro Werktag [Reporting]. SBB AG. https://reporting.sbb.ch/bahnhoefe

Selle, K. (2012). Abschied von der «Bürgerbeteiligung»: Geschichten vom Wandel eines alten Bildes. *pnd|online*, 2/2012, 1–13. https://publications.rwth-aachen.de/record/196339/files/2012_selle_klaus_abschied-von-der-beteiligung.pdf

Solothurner Zeitung. (2020, 17. November). Klotz in der Idylle: Baloise-Turm verändert Basels bekannteste Silhouette. https://www.solothurnerzeitung.ch/basel/basel-stadt/klotz-in-der-idylle-baloise-turm-verandert-basels-bekannteste-silhouette-ld.1319872

Stadt Olten. (2005, 17. März). *Geschäft Nr. 20794: Industriegleis Tannwald - Vereinbarungen zwischen Stadt Olten und SBB*. Stadt Olten, Ratsprotokoll. https://www.olten.ch/politbusiness/20794

Stadt Olten. (2012, 5. Juli). *Betriebszentrale Mitte in Olten: Grundsteinlegung für neues SBB-Herzstück* [Medienmitteilung]. Stadt Olten. https://www.olten.ch/newsarchiv/179469

Stadt Olten. (2013). *Mitwirkungsbericht Areal Bahnhof Nord*. Stadt Olten, Direktion Bau. https://www.olten.ch/_docn/945368/Mitwirkungsbericht_Bahnhof-Nord.pdf

Stadt Olten. (2015, 17. November). *Verkehr von 190 Bahnhöfen wird von Olten aus gesteuert* [Medienmitteilung]. https://www.olten.ch/newsarchiv/301222

Stadt Olten. (2017). *Masterplan Olten SüdWest*. Stadt Olten, Direktion Bau.

Stadt Olten. (2019, 4. Juni). Die ersten Baufelder in Bahnhof Nord nehmen Formen an [Medienmitteilung]. Stadt Olten. https://www.olten.ch/newsarchiv/705175

Stadt Olten. (2020). *Raumplanungsbericht - Teilzonenplanänderung und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften «Olten SüdWest 2018»*. Stadt Olten, Direktion Bau, 28. Februar 2020.

Stadt Olten. (2022). *Gestaltungsplan Bahnhof Nord / ICONO*. Stadt Olten, Direktion Bau.

Stadt Olten. (2024, 3. März). *Klares Ja zur Stadtteilverbindung Hammer* [Medienmitteilung]. Stadt Olten. https://www.olten.ch/newsarchiv/2084524

Stadt Olten. (2026). *Planungszone Lever-Areal (Beschluss vom 28. Januar 2026)*. Stadt Olten, Direktion Bau.

Stadt Olten. (o. J.). Olten und die Eisenbahn. Abgerufen am 5. September 2026 von https://www.olten.ch/geschichte/326

Stadt Olten. (o. J.). *Neuer Bahnhofplatz Olten*. Abgerufen am 6. September 2026, von https://neuer-bahnhofplatz-olten.ch/de

Swiss Prime Anlagestiftung. (2026). Riverside Zuchwil – Entwicklung. https://riversidezuchwil.ch/entwicklung/

Unilever. (2023). *Behind the brand: Sunlight - Unilever's 139-year-old blockbuster brand*. https://www.unilever.com/news/news-search/2023/behind-the-brand-sunlight-unilevers-139year-old-blockbuster-brand/

Wicki, M., Wehr, M., Debrunner, G., & Kaufmann, D. (2024). *Öffentliche Akzeptanz und Politik für eine grüne und bezahlbare Innenverdichtung*. ETH Zürich, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung (IRL), SPUR. https://doi.org/10.3929/ethz-b-000658391

Wüest Partner. (2018). *Siedlungsentwicklung nach innen in den Städten. Studie im Auftrag des Schweizerischen Städteverbandes*. Schweizerischer Städteverband.

Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6. Aufl.). SAGE.

yellow z urbanism architecture. (2012). Städtebauliche Entwicklung Olten SüdWest – Personenunterführung Hammer [Nicht veröffentlichte Präsentation, PowerPoint]. Persönliche Übermittlung an Marcel Hollenstein.

Zofinger Tagblatt. (2025, 27. März). Doch kein neuer Standort: Pallas Kliniken kippen 50-Millionen-Bau am Bahnhof und investieren in Hauptsitz beim Sälipark. https://www.zofingertagblatt.ch/olten-doch-kein-neuer-standort-pallas-kliniken-kippen-50-millionen-bau-am-bahnhof-und-investieren-in-hauptsitz-beim-saelipark/

Anhang

Anhang 1: Begriffsdefinitionen

Begriff	Erläuterung
Industrieareal (Brownfield):	Nach der CABERNET-Definition (2005) eine Fläche, die durch frühere Nutzungen des Standorts und der umliegenden Flächen beeinträchtigt ist, brach liegt oder untergenutzt wird, tatsächliche oder wahrgenommene Kontaminationsprobleme aufweisen kann und für eine erneute sinnvolle Nutzung ein aktives Eingreifen erfordert. Frühere Nutzungen umfassen dabei nicht nur Industrie und Gewerbe, sondern auch Bahn-, Militär-, Hafen-, Verwaltungs- und Gesundheitsstandorte.
Arealtrans-formation	Die Umnutzung von (Industrie-)Arealen zielt darauf ab, den Flächenverbrauch zu reduzieren, Kulturland zu schonen und die Zersiedelung zu bremsen; seit der RPG-Teilrevision 2012 (in Kraft 1. Mai 2014) verfassungsrechtliche Pflicht (Wüest Partner, 2018, S. 12; INFRAS, 2020, S. 5).
Frühphase	Die dem eigentlichen Bauprojekt vorgelagerten Phasen der Arealentwicklung (Latenz bzw. brachliegende Fläche, Zielfindung, Nutzungsmix) im Sinn des Phasenmodells von Daguati (2016), in denen strategische Weichenstellungen für den weiteren Entwicklungsverlauf getroffen werden.
Governance:	Nach Fürst (2003) ein Modus der Netzwerksteuerung, der über hoheitliches Planungsrecht hinausgeht und öffentliche wie private Akteure in kooperativer Aushandlung einbindet.
Partizipation	Aktive Einbindung von Behörden, Grundeigentümerinnen, Investoren, Bevölkerung und weiteren Anspruchsgruppen in Planungs- und Entscheidungsprozesse; reicht von Information über Konsultation bis zu Mitentscheid und dient der Legitimation, Akzeptanz und Qualität der Ergebnisse (Arnstein, 1969, S. 217; Selle, 2013, S. 24).
Transit-orientierte Erschliessung (TOD)	Nach Calthorpe (1993, S. 41–56) ein Stadtentwicklungsansatz, der hochverdichtete, gemischt genutzte Quartiere auf leistungsfähige ÖV-Erschliessung ausrichtet, um kurze Wege und geringen motorisierten Individualverkehr zu ermöglichen. Zentral ist die transitorientierte Erschliessung des Areals sowie die Bahn-Stadt-Kooperation (Diller & Eichhorn, 2021, S. 178–179)
Innen-verdichtung	Bauliche Nachverdichtung innerhalb der bestehenden Bauzonen durch Aufstockung, Ersatzneubau oder Umnutzung von bereits erschlossenen Flächen ohne Ausweitung der Siedlungsfläche (Wüest Partner, 2018, S. 12). Als raumplanerisches Leitprinzip verfassungs- und gesetzlich verankert durch die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes vom 15. Juni 2012 (RPG1, in Kraft seit 1. Mai 2014); der Erläuternde Bericht zur Teilrevision der Raumplanungsverordnung konkretisiert die Anforderungen an die kantonale Umsetzung (Bundesamt für Raumentwicklung [ARE], 2014, S. 5).

Anhang 2: Rechtliche Grundlagen

Ebene	Erlass / Instrument	Bedeutung für die Fallstudien
Bund	RPG (SR 700), 1. Teilrevision 2014	Innenentwicklung, Verdichtung, Mehrwertabgabe (Art. 5)
	RPG 2 (Teilrevision Bauen ausserhalb Bauzonen, ab 2023)	Begrenzte Relevanz für Innenentwicklungs-Areale
	UVPV / NHG	UVP-Pflicht bei Grossvorhaben, Schutz von Ortsbildern

Ebene	Erlass / Instrument	Bedeutung für die Fallstudien
Kanton Solothurn	Planungs- und Baugesetz (PBG SO)	Nutzungsplanung, Sondernutzungspläne, Baubewilligung
	Kantonaler Richtplan SO	Behördenverbindliche Festlegung Siedlungsgebiet, ÖV-Erschliessung
	Mehrwertausgleichsgesetz SO	Abschöpfung planungsbedingter Mehrwerte (ab 2017)
Gemeinde Olten	Bau- und Zonenordnung (BZO)	Zonenzuordnung, Nutzungsmass, Gestaltungsvorgaben
	Gestaltungs- und Sonder-nutzungspläne (z. B. Olten SüdWest, Bahnhof Nord)	Verbindliche Festlegung Bauvolumen, Erschliessung, Etappierung
	Planungszone Lever-Areal (28. Januar 2026)	Sicherung der Frühphase, Vermeidung präjudizierender Bauvorhaben

Anhang 3: Forschungsdesign im Überblick

Designelement	Festlegung in dieser Arbeit	Bezugsquelle
Forschungsstrategie	Qualitative Multiple-Case-Study	Yin (2018)
Fallauswahl	Theoretische Replikation: SüdWest (negativ) – Bahnhof Nord (positiv) – Lever (Empfehlung)	Yin (2018, S. 54–55)
Analyseeinheit	Frühphase (Latenz, Initiierung, Zieldefinition) der Arealentwicklung	Daguati (2016)
Vergleichsfälle	2 Schweizer Areale (dokumentenbasiert)	Yin (2018)
Datenerhebung	Triangulation: Dokumente, Expert:inneninterviews (≥ 8)	Yin (2018, S. 113)
Auswertung	Qualitative Inhaltsanalyse, theoriegeleitetes Codebuch	Mayring (2015)

Anhang 4: Datenschutzerklärung

Aspekt	Regelung	Rechtsgrundlage / Bezug
Einwilligung	Interviews nur nach schriftlicher Einwilligung; Aufzeichnung nur bei ausdrücklichem Einverständnis.	DSG (SR 235.1) Art. 6; KDSG SO
Pseudonymisierung	Alle Transkripte pseudonymisiert; personenbezogene Merkmale entfernt oder verallgemeinert.	DSG Art. 5 lit. a; KDSG SO
Datenverarbeitung	Verarbeitung erfolgt nach Bundesgesetz über den Datenschutz (DSG, SR 235.1) und Datenschutzgesetz Kanton Solothurn (KDSG, BGS 114.1).	DSG SR 235.1; KDSG BGS 114.1
Member Check	Zu veröffentlichende Zitate werden den Interviewpartnerinnen und -partnern v or Publikation zur Freigabe vorgelegt.	Forschungsethik CUREM
Aufbewahrung	Originaldaten werden nach Abschluss der Arbeit während fünf Jahren in geschützter Form aufbewahrt.	CUREM-Richtlinien

Anhang 5: Codebuch und Operationalisierung

Hauptcode	Subcode (Indikator)	Datenquelle	Literatur
Frühphasenqualität	Zielfindung (Zeitpunkt, Klarheit des Zielbilds)	Planungsberichte, Interviews	Daguati (2016); CABERNET (2006, S. 14, 85)
	Planungsinstrumente (Testplanung, Ideenwettbewerb, Gestaltungsplan, Nutzungsplan)	Stadt Olten, Kanton Solothurn	Daguati (2016)
	Nutzungskonzept (Zeitpunkt und Schärfe des Nutzungsmix-Entscheids)	Planungsberichte	Daguati (2016)
	Etappierung (Reihenfolge Infrastruktur/Bebauung, Pilotnutzung)	Gestaltungspläne, Vermarktungsberichte	Daguati (2016)
	Identitätsstiftende Bausubstanz (Vorhandensein Industriebauten, narratives Setting)	Planungsdokumente, Interviews	Liebeskind (2016)
Governance	Akteurskonstellation & vertragliche Regelung	Verträge, Stadtratsbeschlüsse	Andres (2012); Fürst (2003)
	Eigentümerschaft (Anzahl Eigentümer, Konzentrationsgrad, öffentlich/privat)	Grundbuch, Stadt Olten	Fürst (2003)
	Entwicklungsinteresse der Eigentümerschaft	Interviews, Planungsdokumente	CABERNET (2006, S. 14, 85)
Partizipation	Beteiligungsverfahren (Anzahl, Zeitpunkt, Format)	Mitwirkungsberichte	Arnstein (1969); Hofer und Kaufmann (2023)
	Partizipationsstufe (Manipulation bis Bürgerkontrolle)	Verfahrensdokumente	Arnstein (1969)
	Öffentliche Unterstützung (Presse, Abstimmungen)	Medienarchive, Abstimmungsergebnisse	Wicki et al. (2024)
	Rechtsmitteldynamik (Einsprachen, Beschwerden, BGer)	Rechtsentscheide, Stadtarchiv	Wicki et al. (2024)
Bahn-Stadt-Kooperation (TOD)	Erschliessungsgrad / TOD-Lage (Distanz Bahnhof, Node-Place-Score)	GIS, BFS	Bertolini (1999); Calthorpe (1993)
	Kooperationsqualität Bahn-Stadt (Vereinbarungen, gemeinsame Gremien)	Verträge, Medienmitteilungen	Diller und Eichhorn (2021)
	Verfahrensintegration (gemeinsame Planungsverfahren)	Erschliessungspläne	Bertolini (1999)

Anhang 6: Übersicht der geführten Interviews

Nr.	Institution	Rolle / Areal	Zitierweise
I1	Stadt Olten, Direktion Bau	Direktionsleitung; Bahnhof Nord /	Interview Stadt Olten

Nr.	Institution	Rolle / Areal	Zitierweise
		Olten SüdWest / Lever	
I2	Kontextplan AG	Projektleitung Städtebau; überörtliche Fachperspektive	Interview Kontextplan
I3	yellow z urbanism architecture	Wettbewerbsverfassende; Olten SüdWest	Interview yellow z
I4	Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung	Fachbereichsleitung; alle drei Areale	Interview kantonale Raumplanung
I5	Kanton Solothurn, Standortförderung	Fachbereichsleitung; Bahnhof Nord / ICONO	Interview kantonale Standortförderung
I6	Metron AG	Ortsplaner Olten; Kontext Ortsplanung, alle drei Areale	Interview Metron
I7	BSB + Partner Ingenieure und Planer AG	Ehemaliger Kantonsplaner Solothurn; überörtliche Fachperspektive; alle drei Areale, Attisholz-Referenz	Interview BSB + Partner
I8	Packmatt Immobilien AG	VR-Mitglied / Eigentümervertretung; Sicht Grundeigentümerin Lever-Areal	Interview Packmatt Immobilien AG

Anhang 6.1: Übersicht der angefragten Interviewpartner:innen ohne Zusage

Tabelle in der Publikationsversion gesperrt (enthält personenbezogene Kontaktdaten). Vollständige Übersicht in der Abgabeversion enthalten.

Anhang 7: Fallstudienprotokoll

Baustein	Inhalt	Referenz
1. Projektübersicht	Forschungsfrage, Unterfragen, Hypothesen, theoretischer Rahmen.	Yin (2018, S. 93–99)
2. Feldzugang	Kontaktaufnahme, Einverständniserklärung, Datenschutzkonzept.	DSG (Bund); KDSG SO
3. Datenerhebung	Liste zu erhebender Dokumente, Interviewpartner:innen, Beobachtungsraster.	Yin (2018)
4. Codebuch und Operationalisierung	Vier Hauptvariablen, Subcodes, Datenquellen und Literatur (siehe Anhang Codebuch).	Mayring (2015)
5. Auswertung	Coding-Schritte in MAXQDA, Memos, Reviewer-Audits.	Mayring (2015); Yin (2018)
6. Ablage und Versionierung	Strukturierte Fallstudiendatenbank mit Schreibschutz und Audit-Trail.	Yin (2018, S. 93–99)

Anhang 7.1: Olten SüdWest

Merkmal	Angabe	Beleg / Quelle
Grundnutzung	Wohnzone 6 G + Zone für höhere Bauten + Uferschutzzone Rötzmattbach	Kanton Solothurn (2021), RRB 2021/1589

Merkmal	Angabe	Beleg / Quelle
Gestaltungsplan 1. Generation	«Olten SüdWest» – rechtskräftig 30.03.2010	RRB 2010/588
Gestaltungsplan 2. Generation	«SüdWest 2018» – beschlossen 02.11.2021, i. K. 19.01.2024	RRB 2021/1589; Plan 92-380-P
Kantonale Überlagerung	Entlastungsstrasse H5b durchquert Areal (kantonaler Nutzungsplan)	RRB 2008/15 (Kanton Solothurn, 2008a)
Ortsbildschutz / ISOS	Kein Perimeter erfasst	Web-GIS Kanton Solothurn (2026)
Mehrwertausgleichs-vereinbarung	Terrana leistet 16 Mio. CHF für Hammer-Verbindung im Gegenzug zur Umzonung	Kolt (2021)

Anhang 7.2: Bahnhof Nord

Parzelle	Fläche	Eigentümerin	Bemerkung
GB Olten Nr. 4215	111’489 m² total (davon Bahnhof-Nord-Perimeter)	SBB AG, Division Immobilien	Hochhauszone «Areal Bahnhof Nord»; überlagert in Teilen den Sondernutzungsplan Kantonsspital Olten (RRB 2006/2172)
GB Olten Nr. 6566	2’036 m²	Mettler Entwickler AG (Entwicklung) / CSA Real Estate Switzerland (Investorenseite)	Baufeld 1 / ICONO-Projekt
GB Olten Nr. 6565	2’343 m²	Alpiq AG (seit 08.10.2025); vormals Pallas Kliniken AG (bis 03/2025)	Baufeld 2, Gösgerstrasse 6; Pallas kippte 50-Mio.-Neubau 03/2025, Alpiq plant Bürostandort als Erweiterung Hauptsitz Bahnhofquai

Anhang 7.3: Planungsinstrumente Bahnhof Nord

Merkmal	Angabe	Beleg / Quelle
Grundnutzung	Hochhauszone «Areal Bahnhof Nord»	Web-GIS Kanton Solothurn (2026)
Sondernutzungsplan (Gestaltungsplan mit SBV)	«Areal Bahnhof Nord» – beschlossen 20.05.2014	RRB 2014/892 (Kanton Solothurn, 2014a); Plan 92-343-P
Kantonaler Erschliessungsplan	«Gösgerstrasse, Trimbacherbrücke bis Bahnhofplatz, Anbindung Areal Bahnhof Nord» – tagesgleich beschlossen 20.05.2014	RRB 2014/893 (Kanton Solothurn, 2014b); Plan 92-344-P
Kantonale Überlagerung	GB 4215 überlagert teilweise den Sondernutzungsplan Kantonsspital Olten	RRB 2006/2172 (Kanton Solothurn, 2006)
Ortsbildschutz / ISOS	Kein Perimeter erfasst	Web-GIS Kanton Solothurn (2026)

Anhang 7.4: Lever-Areal

Merkmal	Angabe	Beleg / Quelle
Kernparzelle	GB Olten Nr. 1534, 39’288 m²	Web-GIS Kanton Solothurn (2026)
Gesamtareal (ca.)	~250’000 m² (mehrere angrenzende Parzellen)	Interview-Angabe / Recherche
Grundnutzung	Industriezone (in Kraft seit 01.07.2008)	RRB 2008/1222 (Kanton Solothurn, 2008b)
Planungszone	in Kraft seit 28.01.2026	Stadt Olten (2026); im ÖREB-Kataster Juli 2026 noch nicht als Objekt hinterlegt
Altlastensituation	100 % belastet (KbS-Nr. 22.092.0022A), Klassifikation «keine schädlichen Einwirkungen zu erwarten»; 4 % (1’582 m²) «weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig»	Kanton Solothurn, Amt für Umwelt
Ortsbildschutz / ISOS	Kein Perimeter erfasst - trotz historischer Sunlight/Helvetia-Substanz (Gründung 1898/1909)	Web-GIS Kanton Solothurn (2026)
Baulinien	50 m Strasse / 291 m Hecke	Web-GIS Kanton Solothurn (2026)

Anhang 8: Interviewleitfaden

Themenblock	Frage
Einstieg und Einverständnis	Kurze Themenerläuterung; Klärung Zitierweise; Aufzeichnungserlaubnis; Vertraulichkeit; jederzeitiges Überspringen möglich.
Kontext und Rolle	Welche Funktion haben Sie, und wie ist Ihre Rolle bzw. Zuständigkeit im Zusammenhang mit Arealentwicklungen?
Kontext und Rolle	Seit wann sind Sie mit dem Areal oder Projekt befasst, und wie hat sich Ihre Rolle über die Zeit verändert?
Kontext und Rolle	Welche Ziele verfolgen Sie und Ihre Organisation bei solchen Transformationen (städtebaulich, wirtschaftlich, sozial, ökologisch)?
Frühe Phase	Was war der Auslöser, dass diese Arealentwicklung überhaupt auf die Agenda kam (Stilllegung, Eigentümerwechsel, Strategie, politischer Impuls)?
Frühe Phase	Welche Analysen, Informationen und Studien waren am Anfang als Entscheidungsgrundlage wichtig (Altlasten, Markt, Verkehr, Nutzungs-optionen)?
Frühe Phase	Wer hat am Anfang das Projekt initiiert und die Deutungshoheit übernommen (Problemdefinition, Chancen, Narrativ) und warum?
Frühe Phase	Welche Risiken wurden früh erkannt (z. B. Altlasten, Lärm, Nutzungskonflikte, Finanzierung) und wie wurden sie adressiert?

Themenblock	Frage
Nutzungsmix, Markt und Umsetzungslogik	Wie wurde der Nutzungsmix festgelegt (Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, öffentliche Nutzungen)? Welche Annahmen zum Markt standen dahinter?
Nutzungsmix, Markt und Umsetzungslogik	Wie wurde Etappierung und Phasing gedacht, und welche Trigger und Meilensteine waren relevant (Infrastruktur, Vorvermietung, Bewilligungen)?
Nutzungsmix, Markt und Umsetzungslogik	Wie wurden wirtschaftliche Ziele (Finanzierung, Rendite, Risiko) mit Qualitäts- und Nachhaltigkeitszielen (ESG, Energie, Freiräume) ausbalanciert?
Nutzungsmix, Markt und Umsetzungslogik	Welche Indikatoren würden Sie retrospektiv als Erfolg definieren (Realisierungsgrad, Vormiete, Einsprachen und Akzeptanz, soziale und ökologische Mehrwerte)?
Partizipation, Akzeptanz und Identität	Welche Formen der Partizipation und Mitwirkung wurden eingesetzt? Was funktionierte gut, was weniger?
Partizipation, Akzeptanz und Identität	Wo gab es Widerstände oder Einsprachen und welche Themen standen im Vordergrund (Verkehr, Dichte, Mieten, Lärm, Image, Identität)?
Partizipation, Akzeptanz und Identität	Welche Rolle spielten die lokale Identität, die Wunschidentität sowie das Image des Areals in frühen Phasen?
Partizipation, Akzeptanz und Identität	Welche Kommunikations- oder Beteiligungsformate würden Sie künftig früher einsetzen?
Lessons Learned und Transfer	Was waren die drei wichtigsten Gelingensbedingungen in den frühen Phasen von ICONO und Olten SüdWest aus Ihrer Sicht?
Lessons Learned und Transfer	Inwiefern unterschieden sich diese beiden Areale hinsichtlich der frühen Planungsphase?
Lessons Learned und Transfer	Was waren die drei grössten Hemmnisse und Bremsen (rechtlich, organisatorisch, wirtschaftlich, sozial)?
Lessons Learned und Transfer	Welche Empfehlung würden Sie für das Lever-Areal priorisieren, was müsste jetzt als Erstes passieren?
Lessons Learned und Transfer	Wen sollten wir zusätzlich interviewen (Schlüsselpersonen, Fachstellen, Stakeholder)? Welche Dokumente wären besonders aufschlussreich?

Anhang 9: Transkript Interview kantonale Standortförderung

Inhalt in der Publikationsversion gesperrt (Vertraulichkeit gegenüber Interviewpartner:innen). Vollständiges Transkript in der Abgabeversion enthalten.

Anhang 10: Transkript Interview kantonale Raumplanung

Inhalt in der Publikationsversion gesperrt (Vertraulichkeit gegenüber Interviewpartner:innen). Vollständiges Transkript in der Abgabeversion enthalten.

Anhang 11: Transkript Interview yellow z (Wettbewerbsgewinner Olten SüdWest)

Inhalt in der Publikationsversion gesperrt (Vertraulichkeit gegenüber Interviewpartner:innen). Vollständiges Transkript in der Abgabeversion enthalten.

Anhang 12: Transkript Interview Stadt Olten (Direktion Bau)

Inhalt in der Publikationsversion gesperrt (Vertraulichkeit gegenüber Interviewpartner:innen). Vollständiges Transkript in der Abgabeversion enthalten.

Anhang 13: Transkript Interview Kontextplan (Architektur und Raumplanung)

Inhalt in der Publikationsversion gesperrt (Vertraulichkeit gegenüber Interviewpartner:innen). Vollständiges Transkript in der Abgabeversion enthalten.

Anhang 14: Transkript Interview Metron (Ortsplaner Olten / Gesamtrevision Ortsplanung)

Inhalt in der Publikationsversion gesperrt (Vertraulichkeit gegenüber Interviewpartner:innen). Vollständiges Transkript in der Abgabeversion enthalten.

Anhang 15: Transkript Interview BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Inhalt in der Publikationsversion gesperrt (Vertraulichkeit gegenüber Interviewpartner:innen). Vollständiges Transkript in der Abgabeversion enthalten.

Anhang 16: Transkript Interview Packmatt Immobilien AG

Inhalt in der Publikationsversion gesperrt (Vertraulichkeit gegenüber Interviewpartner:innen). Vollständiges Transkript in der Abgabeversion enthalten.

Ehrenwörtliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Mir ist bekannt, dass ich die volle Verantwortung für die Wissenschaftlichkeit des vorgelegten Textes selbst übernehme, auch wenn KI-Hilfsmittel eingesetzt und deklariert wurden. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäss aus veröffentlichten oder nicht veröffentlichten Schriften entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit ist in gleicher oder ähnlicher Form oder auszugsweise im Rahmen einer anderen Prüfung noch nicht vorgelegt worden.

Olten, den 07.09.2026

_____