

SO_GERICHTE VWBES.2017.396 vom 18. Dezember 2019

SO Obergericht, 2019-12-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2017.396

FR: SO_GERICHTE VWBES.2017.396 du 18 décembre 2019

IT: SO_GERICHTE VWBES.2017.396 del 18 dicembre 2019

Erwägungen

E. 1

Gestützt auf den kantonalen Erschliessungsplan Olten, Bahnhofquai/Aarburgerstrasse, Abschnitt Bahnhofplatz ■ Gäubahnbrücke, welcher als Teil des Gesamtprojekts Entlastung Region Olten (ERO) am 8. Januar 2008 genehmigt worden war, war der entsprechende Strassenabschnitt in den Jahren 2009 bis 2011 angepasst worden. Dabei wurden nicht alle geplanten Änderungen umgesetzt.

E. 1.1

Die Beschwerden sind alle rechtzeitig und formrichtig eingereicht worden. Sie enthalten Anträge und sind innert (gesetzter) Frist begründet worden. Die verlangten Kostenvorschüsse wurden geleistet. Die A.____ AG ist als heutige Eigentümerin der vom Plan betroffenen Geschäftsliegenschaft GB Olten Nr. 3601 an der Aarburgerstrasse 39 und als Rechtsnachfolgerin der F.____ AG, welche als Einsprecherin am vorinstanzlichen Verfahren teilnahm und deren Anträge abgewiesen wurden, von der Plangenehmigung besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung. Gleiches gilt für B.____ und C.____, die als Mieter in der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 betroffen sind. Auch die D.____ AG als Eigentümerin einer Liegenschaft, welche an den Planperimeter anstösst (Hauptsitz Bahnhofstrasse 12), ist vom Erschliessungsplan betroffen. Der VCS ist als kantonale Vereinigung im Sinne von § 16 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG, BGS 711.1) einspracheberechtigt. Alle Beschwerdeführer sind mit ihren Anträgen im vorinstanzlichen Verfahren nicht durchgedrungen. Sie sind somit zur Beschwerde legitimiert, auf ihre Beschwerden ist einzutreten.

E. 1.2

Da die Beschwerden sich gegen denselben Plan richten und über den Plan wie die Einsprachen in einem einzigen Entscheid befunden wurde, können die Beschwerden gemeinsam behandelt werden.

E. 1.3

Über Einsprachen und die Genehmigung von kantonalen Erschliessungsplänen entscheidet der Regierungsrat (§ 69 Abs. 1 lit. d PBG). Nach § 18 PBG überprüft er die Pläne auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit und auf die Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen. Pläne, die rechtswidrig oder offensichtlich unzweckmässig sind weist er an die Planungsbehörde zurück (Abs. 2). Allfällige Änderungen kann er selber beschliessen, wenn deren Inhalt eindeutig bestimmbar ist und die Änderungen der Behebung offensichtlicher Mängel oder Planungsfehler dienen. (Abs. 3).

E. 1.4

Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann nach § 67bisVRG (Verwaltungsrechtspflegegesetz, BGS 124.11) die Verletzung von kantonalem oder Bundesrecht geltend gemacht werden; Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens gelten als Rechtsverletzung (Abs. 1 lit. a). Gerügt werden kann auch unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (Abs. 1 lit. b). Bei Beschwerden gegen Entscheide von Behörden, die als erste und einzige Instanz entschieden haben, kann auch Unangemessenheit geltend gemacht werden (Abs. 2). Das Gericht belässt bei der Überprüfung allerdings der Planungsbehörde in fachlicher Hinsicht den notwendigen Beurteilungsspielraum; es ist nicht selber Planungs- oder Oberplanungsbehörde.

2. In einem Teil der Beschwerden werden zunächst formelle Rügen geltend gemacht, welche vorab zu behandeln sind.

E. 2

Nach der Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse von Wangen bis zum Sälikreisel zeigte sich im Verkehrsmonitoring, dass sich die Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht genau wie vorausgesagt entwickelten. Insbesondere der Strassenabschnitt zwischen Sälikreisel und Postplatz erwies sich als problematisch, weshalb für den Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Sälikreisel die Verkehrsflüsse überprüft und das Betriebskonzept überarbeitet wurden. Daraus resultierte als Überarbeitung des Planes von 2008 der neue kantonale Erschliessungsplan Aarburgerstrasse/Bahnhofquai, Abschnitt Gäubahnbrücke bis Bahnhofplatz, der vom 23. Januar 2017 bis 21. Februar 2017 öffentlich aufgelegt wurde.

E. 2.1

Die A.____ AG rügt einmal, ihr Anspruch auf rechtliches Gehör sei dadurch verletzt worden, dass der Regierungsrat in seinem Einspracheentscheid ohne ein Wort der Begründung über ihre Einwendungen, es fehlten ein den Anforderungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) genügender Planungsbericht und ein Mitwirkungsverfahren, hinweggegangen sei, weshalb der angefochtene Beschluss schon aus diesem Grund aufzuheben sei.

Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist das Recht des Privaten, in einem vor einer Verwaltungs- oder Justizbehörde geführten Verfahren mit seinen Begehren angehört zu werden, Einblick in die Akten zu erhalten und zu den für die Entscheidung wesentlichen Punkten Stellung nehmen zu können. Er umfasst zudem auch das Recht auf Vertretung und auf Begründung von Verfügungen (vgl. z.B. Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Auflage, Zürich 2016, N 1002). Diese grundrechtlichen Minimalanforderungen können vom kantonalen Recht ergänzt werden (a.a.O., N 1005). Im solothurnischen Verfahrensrecht ist in § 21 VRG vorgeschrieben, dass Verfügungen und Entscheide den Parteien schriftlich zu eröffnen, soweit nötig oder durch Gesetz vorgeschrieben zu begründen und mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen sind. Vor Erlass einer Verfügung oder eines Entscheides sind die Parteien anzuhören; sie haben das Recht, sich schriftlich zur Sache zu äussern und an den Beweisvorkehrungen teilzunehmen (§ 23 VRG). Den Parteien steht das Recht der Akteneinsichtnahme zu (§ 24 VRG). Der vom kantonalen Verfahrensrecht garantierte und konkretisierte Anspruch auf rechtliches Gehör entspricht somit dem verfassungsrechtlichen Minimalanspruch.

Die Beschwerdeführerin konnte im Verfahren auf Erlass des Erschliessungsplanes ihre Einwendungen bereits im Einspracheverfahren geltend machen. Sie konnte in die aufge-

legten Akten Einsicht nehmen und ihren Standpunkt zudem an einem Augenschein mit Parteiverhandlung weiter ausführen. Der hier angefochtene Entscheid des Regierungsrates enthält neben der Prozessgeschichte und dem Dispositiv auf neun Seiten die Erwägungen zu den vier Einsprachen, wovon vier Seiten auf die Einsprache der Beschwerdeführerin entfallen und in denen auf die detaillierten Einwendungen der Beschwerdeführerin im Einzelnen eingegangen wird. Richtig ist, dass im Entscheid zur Rüge, es fehle an einem Planungsbericht und einem Mitwirkungsverfahren nichts steht. Der Anspruch auf rechtliches Gehör geht hinsichtlich des darin enthaltenen Anspruchs auf Begründung jedoch nach ständiger Praxis nicht so weit, dass die Entscheidbehörde, zumal eine erstinstanzliche, zu jeder einzelnen vorgebrachten Rüge explizit Stellung nehmen muss. Es genügt, wenn sich der Entscheid mit den wesentlichen Argumenten der Beschwerdeführer auseinandersetzt und der Entscheid sachgerecht anfechtbar ist. Da der aufgelegte und angefochtene Erschliessungsplan lediglich eine geringfügige Korrektur in einem kleinen Teilabschnitt der bestehenden Planung bzw. Realisierung im Gesamtprojekt zur Entlastung Region Olten zum (verbindlichen) Inhalt hat, namentlich kleine Anpassungen des Strassenprofils der bestehenden Strassen, die geringfügige Enteignungen (insbes. für Kurvenradien) erfordern, damit die vorgesehene geänderte Verkehrsführung machbar ist, und diese Verkehrsführung sowie der auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin dazu notwendige Landerwerb die hier behaupteten unzulässigen Beeinträchtigungen der Beschwerdeführerin zur Folge haben, durfte sich die Vorinstanz in der Begründung darauf beschränken, zu den massgeblichen konkreten Einwendungen der Beschwerdeführerin Stellung zu nehmen. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt nicht vor, schon gar nicht eine erhebliche oder schwere, welche nicht in einem nachgehenden Beschwerdeverfahren durch eine Instanz mit voller Kognition geheilt werden könnte. Die von der Beschwerdeführerin zitierte bundesgerichtliche Rechtsprechung ■ BGE 140 I 99 Erw. 2.8 [recte 3.8] und BGE 135 I 187 Erw. 2.3 ■ ist nicht einschlägig, geht es doch in beiden angegebenen Entscheidungen nicht um eine Verletzung der Begründungspflicht, sondern um eine ungenügende Aufklärung über den Verfahrensablauf bzw. eine fehlende Anhörung vor dem Entscheid.

E. 2.2

Weiter rügt die A. ___ AG als formellen Mangel, es fehle ein Protokoll des erstinstanzlichen Augenscheins bzw. der Einspracheverhandlung. Auch dadurch sei das rechtliche Gehör verletzt worden. Der dazu von der Beschwerdeführerin zitierte Entscheid des Bundesgerichts erweist sich ebenfalls als nicht (direkt) einschlägig. In BGE 142 I 86 ff. hat sich das Bundesgericht, wie schon aus der Überschrift zu den Leitsätzen ersichtlich, zur Protokollierungspflicht für Augenscheine im Verwaltungsjustizverfahren geäußert. In der entsprechenden Erwägung 2.3 wird dafür auf BGE 130 II 473 E. 4.2 verwiesen, wo die bundesgerichtliche Praxis zu den Protokollierungsvorschriften im Verwaltungsverfahren des Bundes dargestellt wird, nach welcher es ja nach den Umständen genügen kann, wenn die wesentlichen Ergebnisse eines Augenscheins zumindest in den Erwägungen des Entscheides klar zum Ausdruck kommen. In Erw. 4.4 wird dann festgehalten, dass die persönliche Befragung einer Partei zumindest ihrem wesentlichen Inhalt nach zu protokollieren ist, wenn es sich um das entscheidende Beweismittel handelt.

Im solothurnischen Verfahrensrecht ist in § 13terVRG zur Protokollierung explizit geregelt, dass in der Regel keine Protokolle über Beweiserhebungen zu führen sind, wenn die rechtlich erheblichen Tatsachen in die Entscheidungsbegründung einfließen. Immer zu

protokollieren sind Zeugeneinvernahmen und die mündliche Erstattung von Gutachten. Inwieweit daran für das Verwaltungsgerichtsverfahren trotz der Vorschrift von § 56 VRG, welche diese Spezialvorschrift der sinngemässen Anwendung der Vorschriften der Schweizerischen Zivilprozessordnung vorbehält, festgehalten werden könnte, ist hier nicht zu entscheiden. Für einen in einem erstinstanzlichen Verwaltungsverfahren durchgeführten Augenschein, für welchen die Vorschriften der ZPO auch nicht als ergänzendes Recht sinngemäss Anwendung finden, widerspricht die Vorschrift aber nicht generell der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum rechtlichen Gehör.

Recht zu geben ist der Beschwerdeführerin aber wohl darin, dass die Vorschrift darauf gemünzt ist, dass die Entscheidbehörde den Augenschein selber durchgeführt hat und mindestens eine Delegation der Behörde am Augenschein anwesend war und ihre Wahrnehmungen in die Beratung und Begründung des Entscheides einfliessen lassen konnte. Wenn die Instruktion eines regierungsrätlichen Verfahrens wie im angefochtenen Entscheid entsprechend der gesetzlichen Regelung an ein Departement delegiert ist (§ 36bis VRG analog) und der Augenschein dann von einem juristischen Sachbearbeiter des Departementes durchgeführt wird, der nicht Mitglied des Entscheidgremiums ist, ist von der entsprechenden Beweisvorkehr wohl ein aussagekräftiges Protokoll zu erstellen, damit das Entscheidgremium das Beweismittel zur Kenntnis nehmen und würdigen kann. Dass ein solches Protokoll dann den Verfahrensbeteiligten vor dem Entscheid zur Einsichtnahme zuzustellen ist, ist klar.

Letztlich ist aber diese Frage im vorliegenden Fall nicht entscheidend, da im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren, in welchem die Kognition des Verwaltungsgerichts nicht beschränkt ist, der Augenschein wiederholt wurde, die Parteien Gelegenheit erhielten, sich zum davon erstellten Protokoll zu äussern und nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung klar ist, dass damit ein allfälliger Verfahrensmangel vor der Vorinstanz geheilt wurde.

E. 2.3

Auch der VCS macht in seiner Beschwerdebegründung geltend, es fehle an einem Protokoll der vorinstanzlichen Einspracheverhandlung. Die von ihm erstellte und eingereichte Aktennotiz vermöge dieses nicht zu ersetzen, auch wenn er den Fehler «teilweise behoben» habe. Der VCS macht allerdings nicht explizit geltend, der angefochtene Entscheid sei bereits deshalb aus formellen Gründen aufzuheben.

Für die Begründung, weshalb nicht wegen dieses formellen Mangels eine Gutheissung der Beschwerde erfolgt, kann auf die Ausführungen in Erwägung 2.2 zur Beschwerde der A. ___ AG verwiesen werden.

3. Die A. ___ AG macht inhaltlich geltend, der kantonale Erschliessungsplan sei ein Nutzungsplan gemäss RPG, der den Bestimmungen von Art. 2 f. RPG und Art. 3 RPV (Raumplanungsverordnung, SR 700.1) unterliege. Nach Art. 47 RPV müsse der Nutzungsplan von einem Bericht begleitet sein, der im Einzelnen darlege, inwiefern dem Richtplan und den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung Rechnung getragen wurde. Zur Gewährleistung einer hinreichenden Mitwirkung seien die wesentlichen Teile dieses Planungsberichts schon bei der Erarbeitung publik zu machen, damit eine Mitwirkung erfolgen könne. Bericht und Mitwirkung fehlten vollständig, weshalb der Plan schon aus diesem Grund nicht genehmigt werden könne bzw. die Beschwerde gutzuheissen sei.

E. 3

Gegen den Plan wurden verschiedene Einsprachen von Privaten sowie vom Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eingereicht. Nach Augenscheinen mit einem Teil der Einsprecher wies der Regierungsrat in seinem Entscheid vom 26. September 2017 (RRB Nr. 2017/1659) die Einsprachen ab und genehmigte den Plan, dem gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung zukommt; bestehende Erschliessungspläne wurden aufgehoben, soweit sie dem neuen Plan widersprechen.

E. 3.1

Formal ist der kantonale Plan, um den es hier geht, nach der Terminologie des kantonalen Rechts ein Erschliessungsplan und damit ein Nutzungsplan im Sinne des Raumplanungsgesetzes. Unterscheidet man nach Art bzw. Funktion der Nutzungspläne, handelt es sich um einen Sondernutzungsplan (Jeannerat/ Moor, in: Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Nutzungsplanung, 2016, Art. 14 N 28). Innerhalb der Sondernutzungspläne ist er nach seiner konkreten Ausgestaltung am ehesten zur Kategorie der Enteignungs- oder Erschliessungspläne zu zählen, hat er doch die Funktion, das zur Umgestaltung der betroffenen Strassenabschnitte benötigte Land zu sichern bzw. dafür einen Enteignungstitel zu schaffen (Aemisegger/Kissling, a.a.O., Vorbemerkungen zur Nutzungsplanung N 71 ff.).

E. 3.2

Die vom Raumplanungsrecht verlangten Anforderungen hinsichtlich der Planungspflicht (Art. 2 RPG) und die Planungsgrundsätze nach Art. 3 RPG sind nicht Selbstzweck, sondern richten sich nach Inhalt und Bedeutung der Pläne. Dasselbe gilt für die Information und Mitwirkung im Sinne von Art. 4 RPG. Auch die von Art. 47 RPV verlangte Berichterstattung bzw. deren Mindestinhalt ist abhängig vom Inhalt und der Bedeutung des Plans. Für eine kleine Planänderung ist nicht dasselbe nötig wie für eine Totalrevision der Bau- und Zonenordnung (Aemisegger/Kissling, a.a.O., Vorbemerkungen N 48). Die von einem Nutzungsplan Betroffenen haben bei dessen Erlass einen Anspruch auf rechtliches Gehör, wie die Beschwerdeführerin zu Recht geltend macht. Es kann aber unter Umständen genügen, wenn Einwendungen erst im Einsprache- bzw. Beschwerdeverfahren vorgebracht werden können (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., § 13 Rz 962 mit Hinweisen).

E. 3.3

Der angefochtene Erschliessungsplan enthält als Genehmigungsinhalt, wie aus den aufgelegten Plänen bzw. deren Bezeichnung hervorgeht, die Umgestaltung eines Strassenabschnitts von ca. 400 m Länge zwischen der Gäubahnbrücke im Süden und dem Bahnhofquai im Norden mit den Anschlüssen an die Unterführungsstrasse, die Bahnhofstrasse und die Swisscomgasse. Dabei sollen die bestehenden Verkehrsflächen in diesem Strassenabschnitt teilweise neu auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer aufgeteilt und anders signalisiert werden; die Querprofile verändern sich dementsprechend leicht. Verkehrsinseln, Signale und Markierungen werden angepasst (Auflagepläne Situation 1:500 und Querprofil 1:50). Betroffen werden die anstossenden Grundeigentümer abgesehen von der in der Bahnhofstrasse veränderten Verkehrsführung einzig durch minime geplante Strassenverbreiterungen im Bereich des Bahnhofquais und der Aarburgerstrasse, wo 121 m² bzw. 116 m² Land von der Stadt Olten benötigt werden, sowie bei der Anpassung des Kurvenradius in der Verzweigung der Aarburgerstrasse mit der Bahnhofstrasse Süd im Bereich des Grundstücks der Beschwerdeführerin, wo von deren

Grundstück 33 m² Vorland benötigt werden. Von weiteren Anstössern werden andernorts noch Kleinstflächen von 1 bis 9 m² unbebauten Vorlandes benötigt (Auflagedossier, Landerwerbsplan 1:500 vom 13. Januar 2017). Andere Auswirkungen zeitigt der aufgelegte Erschliessungsplan nicht. Insbesondere werden weder neue Strassen errichtet noch zusätzliche Landflächen erschlossen oder an der möglichen baulichen Ausnutzung der Grundstücke etwas verändert. Auch wird kein neuer oder zusätzlicher Verkehr generiert, da die Anschlüsse an die Aarburgerstrasse (zum Sälikreisel), an den Bahnhofplatz und an die Aarauerstrasse unverändert bleiben.

Bis auf die geringfügigen Anpassungen bleibt es also beim vorherigen Zustand, welcher auf dem Erschliessungsplan ERO (vgl. oben Erw. I.1.) beruht. Dem Projekt ERO waren umfangreiche Abklärungen und Untersuchungen vorausgegangen. Es beruhte auf dem Verkehrsrichtplan 94 und dem Gesamtverkehrsprojekt 1996. Nach dem genehmigten Projekt und der kantonalen Volksabstimmung 2001/2002 war bei der anschliessenden Konkretisierung im Nutzungsplanverfahren im Herbst 2004 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt worden. Gestützt auf diese, den dazu verfassten Raumplanungsbericht und die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung waren Projektanpassungen erfolgt, die schliesslich zur Auflage der entsprechenden Pläne im Mai/Juni 2007 und zur Genehmigung am 8. Januar 2008 geführt hatten (vgl. RRB 2008/15, Erw. 4, S. 11, 24 ff.).

Angesichts der geringfügigen Anpassungen im hier zu beurteilenden Erschliessungsplan war eine erneute Prüfung der Vereinbarkeit mit der übergeordneten Planung bzw. den Zielen der Raumplanung nicht notwendig. Auch ein eigentliches Mitwirkungsverfahren war nicht (nochmals) erforderlich. Die tatsächlich durchgeführte Mitwirkungsmöglichkeit durch eine Orientierung für die Anstösser vor der öffentlichen Planaufgabe (Auflagedossier, Techn. Bericht Kontextplan vom 13. Januar 2017, S. 9) sowie das Einspracheverfahren nach der Planaufgabe genügten.

Im Auflagedossier enthalten war ein umfangreicher «Technischer Bericht», der sich zu allen vorgesehenen Änderungen ausführlich äussert und unter Hinweis auf das seit Eröffnung der Umfahrungsstrasse durchgeführte Monitoring, die getätigten Untersuchungen und die sonstigen seit der Planung bzw. Realisierung der ERO erfolgten tatsächlichen Änderungen ■ wie z.B. die Überbauung des sog. Belserareals zwischen Bahnhof- und Aarburgerstrasse ■ erklärt, gestützt auf welche Vorgaben und Tatsachen die nun geplanten Änderungen vorgenommen werden sollen.

Aus den aufgelegten Akten (Pläne und Techn. Bericht) ging für alle Betroffenen übersichtlich und klar hervor, zu welchen Änderungen die angepassten Pläne führen würden, und alle Betroffenen konnten ihre Rechte im Einspracheverfahren wahrnehmen, wie das Beschwerdeverfahren hier ja zeigt. Der Einwand des fehlenden Raumplanungsberichts und der fehlenden Mitwirkungsmöglichkeit erweist sich als unbegründet.

4. Die A. ___ AG bestreitet in Ziffer 6 ihrer Beschwerde ein genügendes öffentliches Interesse und die Verhältnismässigkeit der mit dem Erschliessungsplan verbundenen Eingriffe bzw. Eigentumsbeschränkungen.

E. 4

Am 5. Oktober 2017 erhob die A. ___ AG Verwaltungsgerichtsbeschwerde mit den Anträgen, der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben und der angefochtene kantonale Erschliessungsplan nicht zu genehmigen. Gleiches verlangten B. ___ und C. ___ in ihrer

Beschwerde vom 6. Oktober 2017 für den Bereich der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 und des südlich angrenzenden öffentlichen Parkplatzes.

Am 9. Oktober 2017 erhob die D.____ AG Beschwerde mit den Begehren, der angefochtene Beschluss sei aufzuheben und der kantonale Erschliessungsplan sei insoweit anzupassen, als dass die bestehenden privaten Nutzungsrechte an zwei Parkfeldern im Bereich vor der Hauptpost Olten vom Geltungsbereich des kantonalen Erschliessungsplanes auszunehmen seien.

Mit Beschwerde vom 12. Oktober 2017 verlangte der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben, soweit er die eigene Einsprache betreffe, und der Plan sei nicht zu genehmigen. Eventualiter sei der Regierungsrat bzw. das Bau- und Justizdepartement anzuweisen, in einem nachlaufenden Bewilligungsverfahren Verbesserungen gemäss der nachfolgenden Beschwerdebegründung vorzunehmen. Prozessual wurde vom VCS verlangt, der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zu erteilen.

E. 4.1

Unbestritten bleibt, dass der kantonale Erschliessungsplan einen gültigen Enteignungstitel abgibt und zugleich die Baubewilligung für die Strassenumgestaltung ersetzt. Soweit der Plan eine Abtretungspflicht für das an die Strassenumgestaltung abzutretende Land enthält, stellt er jedenfalls eine Eigentumsbeschränkung dar, darf doch dieses Land nicht mehr anderweitig überbaut werden (§ 70 i.V.m. § 15 PBG). Eine Eigentumsbeschränkung kann sich auch aus einer im Plan vorgesehenen neuen Erschliessungsordnung ergeben.

E. 4.2

Die Beschwerdeführerin macht in Ziff. 6.3 (S. 11) ihrer Beschwerde geltend, der aufgelegte Plan widerspreche der Eigentumsgarantie, weil er die Parzelle Nr. 3601 von der Erschliessung mit dem Individualverkehr abschneide. Das trifft in dieser allgemeinen Form offensichtlich nicht zu, wie schon ein einfacher Blick in die Pläne zeigt. Die grosse trapezförmige Parzelle der Beschwerdeführerin, welche mit alten Gebäuden überbaut ist, grenzt zum einen mit einer Schmalseite (von ca. 40 m) an die Aarburgerstrasse, eine Kantonsstrasse, zum andern mit einer Längsseite (von ca. 60 m) an die Bahnhofstrasse Süd, eine Gemeindestrasse. Die bisherige Ein- und Ausfahrt direkt ab der bzw. auf die Aarburgerstrasse soll nach dem neuen Plan eingeschränkt und durch eine neue Ein- und Ausfahrt in der Bahnhofstrasse Süd ergänzt bzw. ersetzt werden. Die Zu- und Wegfahrt für den Individualverkehr soll also mitnichten verboten oder verunmöglicht, sondern nur anders geregelt werden.

Da im Gegensatz zu den Behauptungen in der Beschwerde und den Darlegungen im vorinstanzlichen Entscheid nach dem geltenden Erschliessungsplan rechtlich die Einfahrt auf die Liegenschaft der Beschwerdeführerin heute nur von Aarburg her und die Ausfahrt nur in Richtung Norden zulässig wäre ■ dazu sogleich unten in Erw. 4.3 ■, erfolgt mit der neuen Ein- und Ausfahrt via Bahnhofstrasse sogar eine zusätzliche Erschliessung des Grundstücks der Beschwerdeführerin, indem die Ausfahrt künftig in beide Richtungen und ■ ausser für Lastwagen ■ auch die Einfahrt von Norden her (über die Bahnhofstrasse) ermöglicht werden sollen. Die Erschliessung für den Individualverkehr soll also grundsätzlich verbessert und nicht verunmöglicht werden.

E. 4.3

am Ende).

Die Beschwerdeführerin hat auch keine spezielle Bewilligung für eine Lastwagenzufahrt bzw. eine Entladerampe auf ihrem Grundstück beigebracht und der Darstellung im angefochtenen Entscheid, dass keine solche Bewilligung existiere, nicht konkret widersprochen. Von einem zu wahren Besitzstand oder zu schützendem Vertrauen kann deshalb nicht die Rede sein. Und schon deshalb erübrigen sich zusätzliche Abklärungen dazu, ob nun Lastwagenzufahrten tatsächlich möglich sein oder bleiben werden.

E. 4.4

Die Beschwerdeführerin macht geltend, ihre privaten Interessen an der Beibehaltung der bestehenden Erschliessung seien ungenügend berücksichtigt worden; diese überwögen das öffentliche Interesse, wodurch der geplante Eingriff unverhältnismässig werde.

E. 4.4.1

Die Beschwerdeführerin macht dazu genau gleich wie schon vor der Vorinstanz im Einzelnen geltend, die bestehende optimale Erschliessung würde durch den Plan einmal dadurch beeinträchtigt, dass für die bestehende Tiefgarage bei einer Anlieferung über die Rampe und/oder die Auffahrt zum erhöhten Erdgeschoss nur noch die Zufahrt von Aarburg her möglich sei. Die Wegfahrt sei blockiert, bis die Anlieferung abgeschlossen sei und der LKW den Vorplatz verlassen habe. Dasselbe gelte für die Zu- und Wegfahrt zur Werkstatt im erhöhten Erdgeschoss. Eine Zufahrt eines LKWs zur Rampe sei nur möglich, wenn die Parkplätze nicht belegt seien und nur über eine Schleppkurve, und das senkrechte Andocken werde fast, das Wegfahren vorwärts vollständig verunmöglicht. Anlieferungen durch Lastwagen würden zudem dadurch wesentlich erschwert, dass ein zweckmässiges Manövrieren auf dem Vorplatz nicht mehr möglich wäre.

Die geltend gemachte Erschwernis trifft grundsätzlich zu. Wenn ein Lastwagen oder ein grösserer Lieferwagen senkrecht zur Rampe hält, ist eine Ein- und Ausfahrt Bahnhofstrasse blockiert. Wie sehr das die Erschliessung des Grundstücks erschwert, ist primär davon abhängig, wie oft ein solches Manöver vorkommt. Nach den Akten (Aussagen am Augenschein bzw. der Parteiverhandlung) ist die Häufigkeit unbekannt, da die Nutzung ja jetzt ändert, wobei bisher eher von sporadischem Vorkommen auszugehen war, jedenfalls nicht von täglichem, wären doch sonst nicht Parkplätze entlang der Bahnhofstrasse markiert worden, welche die Nutzung der Rampe verunmöglichen. Zudem dauert das Entlademanöver oder das Beladen eines Lastwagens nach den Angaben der (ehemaligen) Betreiber etwa 10 Minuten, also nicht längere Zeit, sodass nicht von einer eigentlichen Blockade der Liegenschaft auszugehen ist. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin hat die Vorinstanz deshalb zu Recht erwogen, dass die Rampe für LKW wohl nur sporadisch benutzt werde. Und nicht zu beanstanden ist auch, dass die entsprechende Angabe teilweise im Konjunktiv formuliert wurde, war doch zur Zeit des Entscheides bzw. der Beweiserhebungen noch völlig unklar, wie die künftige Nutzung der Altliegenschaft aussähe, und ein weiteres Abklären gar nicht möglich. Für die Nutzer der Liegenschaft entstünden also durch die kurzzeitigen Blockaden keine unzumutbaren Erschwernisse, zumal diese es ja mittels interner Richtlinien oder Weisungen in der Hand hätten, die Störungen zu minimieren. Wenn ein solches Andockmanöver aber stattfindet, kann dies bei einer Umsetzung des aufgelegten Planes wegen der Blockade der Einfahrt zu einem Rückstau auf der Aarburgerstrasse mit einer Blockade des rechten Fahrstreifens Richtung Norden führen, falls ein Fahrzeug deshalb nicht in die Bahnhofstrasse einbiegen

kann, und dadurch den Verkehr auf der Aarburgerstrasse behindern, was im Widerspruch zu den Zielen, die mit der Umgestaltung dieses Strassenabschnitts erreicht werden sollen, steht.

E. 4.4.2

Weiter macht die Beschwerdeführerin geltend, wegen der neuen Zufahrt und des verkleinerten Vorplatzes sei ein Manövrieren mit LKW auf dem Vorplatz in Zukunft verunmöglicht. Wie die im Anschluss an den Augenschein vom Planer eingelegten Schleppkurven zeigen, ist ein Manövrieren nicht verunmöglicht, sondern im Gegensatz zur heutigen Situation nach der Planung in Zukunft auf dem Vorplatz selber möglich, wenn auch nicht ganz einfach. Fahrversuche oder weitere Abklärungen, beispielsweise durch ein Gutachten, wie es von der Beschwerdeführerin verlangt wird, sind nicht zielführend und nicht notwendig. Fahrversuche sind wegen der heutigen baulichen Ausgestaltung nicht möglich und die künftige Ausgestaltung ist noch nicht im Detail definiert. Dass ein Manöver theoretisch möglich ist, steht durch die in der Planung erstellten Schleppkurven, die auf den heutigen Normen beruhen, fest. Gerichtsnotorisch ist auch, dass routinierte LKW-Führer in der Praxis immer einen Weg finden, ein Ablademanöver durchzuführen.

Heute ist ein Andocken rückwärts an die Laderampe für einen LKW äusserst schwierig; in der Praxis, so hat der Augenschein mit Parteibefragung ergeben und zeigen es auch die Aufnahmen im geografischen Informationssystem (sogis), hielten LKWs deshalb bisher entweder am rechten Strassenrand der Aarburgerstrasse an, unter Inanspruchnahme des Trottoirs und des Radstreifens, und entluden dort, oder sie machten nach einem Halt am rechten Strassenrand ein Andockmanöver rückwärts ab der Strasse, wobei sie Radstreifen und Trottoir zu überfahren hatten. Dazu war aber nach Angaben der Vertreter der Beschwerdeführerin jeweils eine Hilfsperson notwendig, was zuzeiten des früheren Betriebes kein grosses Problem war, da sich ständig Personal im Betriebsbüro hinter der Rampe (Fotos S. 5 unten und S. 10 unten) befand, heute aber schwieriger sein dürfte, sind doch LKW-Führer in aller Regel alleine unterwegs und ist in der jetzt vorgesehenen Nutzung kein ständig anwesendes Personal in diesem Bereich (Erdgeschoss Gewerberaum) vorgesehen.

Dass allfällig parkierte PKWs auf dem Vorplatz die Zufahrt zur Rampe verhindern, ist bereits heute der Fall.

E. 4.4.3

Im Weiteren steht fest, dass weder der Zonenplan noch das Zonenreglement eine Garantie dafür abgeben, dass das Grundstück mit LKWs befahrbar ist. Im innerstädtischen Bereich ist es heute selten möglich, ein Grundstück direkt mit einem LKW zu befahren, ausser eine Neuüberbauung werde explizit darauf ausgerichtet. Es gibt auch für ein Grundstück in einer Zone, welche Gewerbebetriebe zulässt, keinen Anspruch auf «optimale» Erschliessung mit Zufahrten aus allen möglichen Richtungen. Und die gerügte allenfalls notwendig werdende Umwegfahrt, wenn ein LKW von Norden her zur Liegenschaft fahren will, ist bescheiden, muss doch nur bis zum Sälikreisel weitergefahren werden, was einer Distanz von weniger als 200 m entspricht und von allen andern Betroffenen im Gebiet zwischen Bahnhof und Gäubahnbrücke offenbar als problemlos erachtet wird, haben sie doch dem geplanten neuen Verkehrsregime zugestimmt. Im Übrigen ist auch zu diesem Argument der Beschwerdeführerin festzuhalten, dass die Zufahrt schon nach der heute gültigen Planung von Norden her nur mit diesem Umweg möglich wäre, wenn diese ■ durch die

entsprechende Markierung ■ bereits umgesetzt worden wäre (vgl. oben Erw.

E. 4.4.4

Schliesslich macht die Beschwerdeführerin zu Recht geltend, zurzeit verhindere ein schmales Grundstück, nämlich GB Nr. 6324, die direkte Einfahrt von der Bahnhofstrasse auf ihr Grundstück. Das Grundstück gehört, wie sich an der Augenscheinsverhandlung ergeben hat, der privaten Aare Liegenschaften AG in Olten, welcher auch das Grundstück gehört, auf welchem sich das SBB-Gebäude an der Bahnhofstrasse befindet. Während die eigentliche Strassenparzelle der Bahnhofstrasse Süd, nämlich GB Nr. 6323, der Stadt Olten übertragen wurde, ist dies bei GB Nr. 6324 (noch) nicht geschehen, obwohl nach der Planung klar ist, dass das Grundstück ebenfalls der (künftigen) Erschliessung der anliegenden Grundstücke dienen soll, insbesondere der Befahrbarkeit mit Lastwagen (Auflagedossier, Techn. Bericht Ziff. 1.6.9, S. 12). Eine Enteignung (im Umfang von 9 m²) ist nach dem Landerwerbsplan im Auflagedossier nur für den Teil des Grundstücks vorgesehen, auf welchem der vergrösserte Kurvenbereich der Kantonsstrasse bei der Einfahrt ab der Aarburgerstrasse geplant ist, nicht jedoch für den Bereich, in welchem die Zu- und Wegfahrt auf das Grundstück der Beschwerdeführerin geplant ist, obschon auch dieser innerhalb des Perimeters des kantonalen Erschliessungsplanes liegt. Diese Ausgangslage erschwert bei der Umsetzung der geplanten Ein- und Ausfahrt den Landerwerb, da kein Enteignungstitel vorliegt, hindert aber eine Umsetzung nicht generell, kommt doch der mit roten Dreiecken markierten künftigen Ein- und Ausfahrt verbindliche Wirkung zu, sodass sich diese durchsetzen lässt.

E. 4.4.5

Die privaten Interessen der Beschwerdeführerin an der dauernden Beibehaltung der heutigen Situation sind also zwar von Bedeutung, aber nicht so gewichtig, dass sie die öffentlichen Interessen klar überwögen und die geplanten Neuerungen wegen Unverhältnismässigkeit ausschliessen. Das gilt jedenfalls uneingeschränkt für die Erschliessung des Grundstücks der Beschwerdeführerin bei einer Neuüberbauung oder einer komplett neuen Nutzung. Falls eine künftige Neuüberbauung nicht ohnehin mit einem Erschliessungs- und Gestaltungsplan geschieht, wird die verkehrsmässige Erschliessung auf die gültige Erschliessungsplanung des Kantons und der Stadt auszurichten sein.

4.5.1 Bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin steht die Neuüberbauung aber noch aus. Die Liegenschaft wurde von der jetzigen Eigentümerin, wie sich aus den Akten ergibt, zum Zwecke der «Entwicklung» erworben und soll jetzt für die Übergangszeit von etwa 10 bis 20 Jahren noch im bestehenden Zustand genutzt werden (unwidersprochen gebliebene und an der Instruktionsverhandlung vor Verwaltungsgericht wiederholte Aussage des Vertreters der A. ___ AG, [...]; Dauer des unterdessen abgeschlossenen neuen Mietvertrages über 5 Jahre, mit einer Verlängerungsoption für weitere 5 Jahre). Es ist also nur einer Frage der Zeit, bis die jetzige Unternutzung der Liegenschaft in dieser zentralen Lage durch eine Neuüberbauung mit besserer Nutzung ersetzt wird, zumal das ebenfalls noch nicht neu überbaute südlich angrenzende Grundstück GB Nr. 609 auch der A. ___ AG gehört.

4.5.2 Bei einer Neuüberbauung des Grundstücks wird auch die Erschliessung und Parkierung zwangsläufig ein Thema werden. Wie genau diese erfolgen wird, ist heute noch nicht absehbar. In den Unterlagen zum jetzigen Erschliessungsplan ist deshalb auch der im Plan mittels roter Pfeile eingetragene Ort der Zufahrt zur bzw. ab der Bahnhofstrasse als vorläufiger Erschliessungspunkt während der Nutzungsdauer der jetzt bestehenden

Überbauung festgehalten und wurde darauf verzichtet, korrekte Sichtbermen für die geplante Ausfahrt in die Bahnhofstrasse festzulegen (Auflagedossier, Techn. Bericht, Ziff. 4.10, S. 34). Schliesslich wurde, wie schon erwähnt, kein Enteignungstitel für diese Zufahrt geschaffen.

4.5.3 Weshalb die heute bestehende direkte Einfahrt in Fahrtrichtung Nord ab der Aarburgerstrasse auf den Vorplatz bzw. zur Tiefgarage des Grundstücks der Beschwerdeführerin sofort aufgehoben werden müsste, ergibt sich aus den Planunterlagen und den weiteren Grundlagen zur Verkehrsplanung nicht. Wie auch die Vertreter des Kantons bzw. der Planer an der Instruktionsverhandlung bestätigten, bewirkt diese Einfahrt nicht ein verkehrstechnisches Problem, wenn sie weiterhin für LKWs, die aus Süden anfahren, offensteht. Für PKWs, die aus Süden anfahren, gilt dasselbe, wobei diese natürlich einen entsprechend angepassten Randabschluss benötigen, da sie im Unterschied zu LKWs einen 6 cm hohen Randstein nicht problemlos überfahren können. Wenn die Zufahrt zur Tankstelle offenbleiben kann, kann auch die Zufahrt von Süden her zur Einfahrt in die Tiefgarage oder den Parkplätzen auf dem Vorplatz, welche ja pro Fahrzeug nur ein bis zweimal täglich benutzt wird, kein verkehrstechnisches Problem darstellen, zumal eine Einfahrt via Tankstellenzufahrt ohnehin nicht verhindert werden könnte. Bleibt diese direkte Einfahrt vorderhand möglich, kann auch das Problem eines Rückstaus auf der Aarburgerstrasse wegen der verhinderten Möglichkeit der Einfahrt in die Bahnhofstrasse (vgl. oben Erw. 4.4.1) nicht entstehen, was sogar im öffentlichen Interesse liegt.

Was für die direkte Einfahrt ab der Aarburgerstrasse gilt, gilt auch für die direkte Ausfahrt ab dem Grundstück der Beschwerdeführerin nach Norden in die Aarburgerstrasse. Diese vermag den Verkehrsfluss nicht zu hindern oder stören, da sie nur möglich ist, wenn die Ampel in Richtung Norden auf Grün steht und im Verkehrsfluss eine Lücke besteht, welche das Einfädeln ermöglicht. Sie gestattet allerdings nicht die Einfahrt nach Süden; diese ist aber grundsätzlich, wie oben bereits dargelegt, schon seit der Eröffnung der ERO nicht mehr vorgesehen und wird durch die neue Ausfahrt ab der Bahnhofstrasse Süd nun erst (wieder) ermöglicht bzw. rechtlich gesichert.

4.5.4 In diesem Sinn erweist sich die Streichung der bestehenden Ein- und Ausfahrt im vorgesehene Plan zurzeit als unnötig und damit unverhältnismässig. Es ist der Beschwerdeführerin vorläufig, nämlich bis zur Neuüberbauung der Liegenschaft oder bis zu einer Neuurteilung der Situation aufgrund eingetretener Verkehrsprobleme, zu gestatten, die bestehende Ein- und Ausfahrt ab bzw. in die Aarburgerstrasse ■ beschränkt als Zufahrt von Süden her und Wegfahrt nach Norden ■ vorläufig weiter zu nutzen, was bei Bedarf mittels eines Revers auf dem Grundstück im Grundbuch angemerkt werden kann. Diese geringe Anpassung des Erschliessungsplans erfordert weder eine Neuauflage des Planes noch den Einbezug weiterer Parteien, ist doch niemand sonst betroffen. Ausser einer Anpassung des Randabschlusses im entsprechenden Ein- bzw. Ausfahrtsbereich und einer Verkürzung der gelben ununterbrochenen Linie zur Abgrenzung des Radstreifens sind keine baulichen oder signalisationstechnischen Änderungen nötig, und diese beiden minimalen Änderungen sind nicht verbindlicher Genehmigungsinhalt des Auflageplanes. Sie hindern deshalb die Plangenehmigung nicht.

E. 4.6

Die Beschwerde der A.____ AG erweist sich demzufolge als teilweise begründet, ist im Übrigen aber abzuweisen. Der angefochtene Erschliessungsplan ist ■ mit der geringfügigen

Ergänzung gemäss Erw. 4.5.3 und 4.5.4 ■ zu Recht genehmigt worden.

E. 5

Die D. ___ AG macht in ihrer Beschwerde geltend, der Erschliessungsplan sei insofern anzupassen, als dass die bestehenden privaten Nutzungsrechte der Beschwerdeführerin an zwei Parkplätzen vor der Hauptpost Olten vom Geltungsbereich des Planes auszunehmen seien. Gemäss Schenkungsvertrag vom 5. November 1952 zwischen der [...] AG und dem Staat Solothurn sei dieser gestattet, zwei Parkplätze für die Automobile der [...] und deren Besucher speziell für sich zu reservieren und kenntlich zu machen. Es sei daher unzulässig, diese zwei Parkplätze aufzuheben; dies wäre eine unzulässige Enteignung. Es fehle sowohl an einem überwiegenden öffentlichen Interesse wie auch an der Verhältnismässigkeit des Eingriffs.

E. 5.1

Die Beschwerdeführerin verlangte, dass die zwei bestehenden Parkplätze in Augenschein zu nehmen seien. Davon ist abzusehen, kann doch ein Augenschein nichts Anderes zeigen, als was aus den Plänen und den öffentlich zugänglichen Luftbildern des geografischen Informationssystems (sogis) ersichtlich ist. Lage und Grösse der beiden Parkplätze am nördlichen Ende der Schrägparkfelder vor der Hauptpost gehen daraus hervor, ebenso die Zu- und Wegfahrmöglichkeiten unter dem bestehenden und dem künftigen Verkehrsregime, wo sich nichts ändern soll. Die rechtlichen Grundlagen ergeben sich aus den Akten und dem Gesetz, können jedoch nicht in Augenschein genommen werden.

E. 5.2

Die Beschwerdeführerin macht in ihrer Beschwerde eine Verletzung der Eigentumsgarantie geltend und behauptet, der Entzug des privaten Parkplatzbenutzungsrechts führe zu einer solchen, was in diesem Beschwerdeverfahren zu prüfen sei.

Der Regierungsrat hielt in seinem Entscheid völlig zu Recht dafür, dass über die Frage, ob eine Enteignung ■ notabene eines bloss obligatorischen Rechts, wie aus dem Schenkungsvertrag von 1952 eindeutig hervorgeht ■ oder eine Entschädigungspflicht vorliege, allenfalls in einem andern Verfahren zu entscheiden ist, sei dies nun vor der kantonalen Schätzungskommission oder in einem Klageverfahren. Bei der Beurteilung der Beschwerde geht es einzig um die Frage, ob der kantonale Erschliessungsplan zu Recht in der vorliegenden Form, also unter Aufhebung der zwei bestehenden privilegierten Parkplätze genehmigt wurde.

E. 5.3

Die Beschwerdeführerin ficht das geplante neue Verkehrsregime und die sich daraus ergebenden Änderungen in der Gestaltung des Strassenraumes zu Recht nicht an. Die Verlegung der Bushaltestelle auf den Postplatz stützt sich auf die verkehrstechnischen Abklärungen, wie aus dem Technischen Bericht im Auflagedossier und den diesem zugrundeliegenden Studien und Konzepten hervorgeht, und deren behindertengerechte Ausgestaltung ist durch das Behindertengleichstellungsgesetz vorgeschrieben. Die Grösse der Parkplätze richtet sich nach den heute geltenden Normen. Das alles führt dazu, dass nicht mehr gleich viele Parkplätze erstellt werden können wie das noch 1952 der Fall war. Dass dann primär die Bedürfnisse der Kunden der Post in ihrer Funktion als Erbringerin einer ausreichenden und preiswerten Grundversorgung mit Postdiensten und Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs für alle Bevölkerungsgruppen in allen Landesteilen

(Art. 1 Postgesetz, SR 783.0) bei der Berücksichtigung der begrenzt möglichen Parkierungsmöglichkeiten auf öffentlichem Grund bevorzugt werden, ist nicht zu beanstanden und entspricht durchaus einem gewichtigen öffentlichen Interesse. Ein öffentliches Interesse an zwei Parkplätzen für Direktoren, Kunden oder Lieferanten der D.____ AG an diesem Standort ist hingegen schwer auszumachen, verfügt doch die D.____ AG über eigene Parkplätze auf ihrem Grundstück, die genauso gut erreichbar sind und (in der Einstellhalle) mehr Komfort bieten, und fehlt es bei der D.____ AG an Laufkundschaft. Die bestehenden Längsparkplätze am Ort der künftigen Buskante widersprechen im Übrigen bereits dem bestehenden gültigen Erschliessungsplan ERO vom 8. Januar 2008; sie sind dort bereits nicht (mehr) enthalten.

E. 5.4

Die Interessenabwägung erfolgte also korrekt, und die geänderte Parkierungsordnung führt nicht zu einem unverhältnismässigen Eingriff in Rechte der Beschwerdeführerin, weshalb der Erschliessungsplan auch in dieser Hinsicht zu Recht genehmigt wurde, sich die Beschwerde der D.____ AG als unbegründet erweist und abzuweisen ist.

E. 6

Der VCS behauptet in seiner Beschwerde, der angefochtene Erschliessungsplan verstosse gegen wesentliche Grundsätze der Verkehrsplanung, indem er die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs und deren Anforderungen an eine sichere Verkehrsführung missachte. Insbesondere verstosse der geplante aareseitige Zweirichtungsradweg zwischen Gäubahnbrücke und Alter Holzbrücke gegen die Normen zur Dimensionierung der Verkehrswege für Fahrräder und Fussgänger. Zudem fehle es an einem ausreichenden Warteraum für Velofahrer, die von der Unterführungsstrasse in Richtung Alter Brücke fahren wollten. Und schliesslich sei die Ausgestaltung der Auffahrt für diese Velofahrer auf das Trottoir vor der Alten Brücke so anzupassen, dass diese auch für weniger geübte Benützer gefahrlos möglich sei.

Auch die Beschwerdeführer B.____ und C.____ behaupten in ihrer Beschwerde, bei der Linienführung und der Breite des kombinierten Fussgänger- und Radwegs mit Gegenverkehr im Bereich der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 und des südlich angrenzenden öffentlichen Parkplatzes handle es sich um eine offensichtlich unzumutbare Fehlplanung auf Kosten der Sicherheit von Fussgängern und Radfahrern. Da diese Beschwerde inhaltlich und auch hinsichtlich des gestellten Antrages ■ auf Nichtgenehmigung des Plans in diesem Umfang ■ mit dem entsprechenden Teil der Beschwerde des VCS übereinstimmt, können die beiden Beschwerden zusammen abgehandelt werden.

6.1.1 Hinsichtlich des Zweirichtungsradwegs zwischen Alter Brücke und Gäubahnbrücke macht der VCS geltend, der geplante kombinierte Fuss- und Radweg sei zu schmal. So weise er zwischen Gäubahnbrücke und dem Gebäude an der Aarburgerstrasse 6 mit dem Restaurant Lungomare eine Breite von lediglich 3 m auf. Entlang des Gebäudes sei er dann nach den Plänen sogar nur 2.5 m breit. Dies sei für einen kombinierten Rad- und Fussweg völlig ungenügend. Zwar bestünde keine direkt anwendbare VSS-Norm. Aus den vorhandenen Normen und Vollzugshilfen ergebe sich aber mit genügender Klarheit, dass zumindest eine Breite von 3.50 m nötig wäre. Von den Normen könne zwar in Einzelfällen abgewichen werden, aber nur, wenn die Verkehrssicherheit dennoch gewahrt bleibe.

Auch die Beschwerdeführer B.____ und C.____ machen geltend, die Planung dieses Abschnitts widerspreche den Empfehlungen für Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen. Mit Einschluss des notwendigen zusätzlichen Mindestabstandes gegenüber festen Hindernissen wäre im Bereich der Liegenschaft Lungomare eine Mindestbreite von 4.50 m notwendig. Zudem seien die Ausgänge aus dem Gebäude auf das Trottoir und die Ein- und Ausfahrten zu den Parkplätzen nördlich und südlich zu berücksichtigen.

6.1.2 Der Kanton macht in seiner Vernehmlassung zur Beschwerde B.____/C.____ geltend, es handle sich bei der engen Stelle lediglich um einen kurzen ausreichend übersichtlichen Abschnitt von 17 m Länge. Eine Verbreiterung sei nicht möglich wegen des geschützten Distelihauses unmittelbar auf der Ostseite und dem Gebäude mit dem Lungomare auf der Westseite der Strasse. Mit möglichen andern Velorouten, wie in der Einsprache vorgebracht, habe sich der Regierungsrat nicht zu befassen gehabt, da er nicht Planungsbehörde sei. Auch eine andere Veloführung verliefte jedenfalls nicht konfliktfrei und sei wegen der topografischen Verhältnisse für Radfahrer nicht attraktiv. Die Parkierung zwischen Aarburgerstrasse und Aare beschlage städtisches Areal und sei letztlich nicht Gegenstand des aufgelegten Planes.

Zur Beschwerde des VCS macht der Kanton geltend, die «Ansprüche» an die Breite einer gemeinsamen Verkehrsfläche ergäben sich nicht allein aus einer Abstraktion möglicher Begegnungsfälle wie z.B. E-Bikes, je mit Anhänger und einer Geschwindigkeit von 45 km/h, sondern auch unter der Annahme eines angemessenen und rücksichtsvollen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. Es treffe nicht zu, dass dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bei der Planung einfach der Vorzug gegeben worden sei; das AVT habe vielmehr versucht, den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer Rechnung zu tragen. Weil der Regierungsrat nur Genehmigungsbehörde sei, sei der Vorwurf, die vom VCS vorgeschlagenen Varianten seien nicht geprüft worden, verfehlt.

6.1.3 Der vom VCS gerügte Verfahrensfehler des fehlenden Protokolls des vorinstanzlichen Augenscheins wurde bereits oben in Erw. 2.3 abgehandelt. Dem Beweisantrag eines (erneuten) Augenscheines der Beschwerdeführer B.____ und C.____ wurde stattgegeben. Auf die ebenfalls verlangte bfu-Expertise kann zurzeit verzichtet werden, da sich die aufgeworfenen Fragen nach dem Augenschein und der Instruktionsverhandlung sowie dem Einholen von zusätzlichen Akten auch ohne Expertise beantworten lassen.

6.1.4 Am Augenschein hat sich gezeigt, dass der geplante Zweirichtungsrad- und -fussweg entlang der Aarburgerstrasse im Bereich der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 ([...]) in der Tat ziemlich schmal und unübersichtlich ist, wird doch die in den Plänen ausgewiesene Breite von 2.50 m durch Fallrohre vor der Fassade zusätzlich um fast 20 cm verschmälert. Zieht man davon beidseitig einen Umfeldzuschlag von nur je 20 cm ab, verbliebe eine Nettobreite von 2.10 m für den Verkehr von Fahrrädern und Fussgängern. Zudem steht das Gebäude in der Aussenseite einer Kurve, was die Übersichtlichkeit erheblich beeinträchtigt (Fotos S. 13 f. im Augenscheinsprotokoll). Die Aarburgerstrasse wird regelmässig von Gelenkbussen und schweren Lastwagen befahren, die wegen der Kurve nahe am Rand ihres Fahrstreifens fahren, wie sich auch am Augenschein gezeigt hat (Protokoll, S. 6 oben, Fotos S. 13 unten, S. 15 oben). Auf der Nordseite des Gebäudes Lungomare befinden sich drei Parkplätze, die nach dem Plan erhalten bleiben sollen; die Sichtverhältnisse aus Sicht eines Fahrzeuglenkers, der dort parkiert, sind äusserst prekär, was von Süden herkommenden Verkehr auf dem geplanten Rad- und Fussweg betrifft (Fotos S. 15). Zwischen Lungomare

und Gäubahnbrücke verläuft das jetzige Trottoir bzw. der künftige Rad- und Fussweg zwar gerade, aber nicht hindernisfrei, führt doch die Ausfahrt des Parkplatzes südlich des Lungomare darüber.

Am Augenschein machte der Vertreter des AVT geltend, der Kanton sei auch nicht glücklich über die enge Stelle beim Lungomare. An der Instruktionsverhandlung erklärte er, weshalb die ursprüngliche ERO-Planung von falschen Verkehrszahlen ausging, nämlich insbesondere weil die Umlagerungen durch die Sperrung des Säliquartiers nicht berücksichtigt worden waren. Jetzt gehe es um eine Effizienzsteigerung durch Entflechtung, z.B. bei der geplanten alternativen Zufahrt für Velos über die rückwärtige Bahnhofstrasse zum geplanten Veloeinstellplatz beim Bahnhof. In Fahrtrichtung Süden sei auf der Aarburgerstrasse schlicht der Platz ausgegangen, weshalb die Velofahrer auf den Fuss- und Radweg verwiesen würden. Planer Müller erklärte, für den Strassenabschnitt, um den es gehe, gelte das Leistungsprimat. Ein oberirdischer Fussgängerübergang und ein Abbiegen in die Bahnhofstrasse Süd ohne Ampelsteuerung lägen bei dieser Verkehrsmenge nicht mehr drin, wie die Abklärungen ergeben hätten. Es gehe aber auch um eine Aufwertung des Langsamverkehrs gemäss Mobilitätsplan Olten; der erste Schritt sei eine Unterebene für den Veloverkehr, die auch in der Ortsplanung der Stadt einfließen solle. Stadtplaner Schmid sagte, im Rahmen der Machbarkeitsstudie habe ein breites Variantenstudium stattgefunden und seien verschiedene Optionen diskutiert worden, gerade für den Velo- und Fussgängerverkehr. Die Politik habe aber bisher andere Lösungsansätze verworfen, insbesondere auch bei der Winkelunterführung.

6.1.5 Aus den Auflageplänen ergibt sich, dass an der schmalen Stelle der Aarburgerstrasse zwischen Lungomare (Fassade) und der Mauer beim Vorplatz von GB Nr. 5581 (Distelihaus, Garten des Restaurants Zollhaus) insgesamt 15.00 m Strassenareal zur Verfügung stehen, zwischen der Südostecke des Lungomare und der Mauer vor dem Distelihaus sogar nur knapp 14.50 m. Davon entfallen im heutigen Zustand 2.46 m (Ostseite) und 1.69 m (Westseite, vor dem Lungomare auf die beiden Trottoirs, 1.00 m (Seite Distelihaus) und 1.20 m (Seite Lungomare) auf die beiden Radstreifen und 2.90 m, 2.85 m und 2.90 m auf die drei Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr. Nach dem aufgelegten Plan sollen in Zukunft 1.80 m auf das Trottoir ostseits - vor dem Distelihaus selber verschmälert auf 1.20 m - entfallen, 1.50 m auf den Radstreifen, 2.75 m, 3.10 m und 3.35 m auf die drei Fahrstreifen sowie 2.50 m auf den «Rad- und Gehweg» (Auflageplan Querprofil 1:50, QP-3, 0.216 Km). Die vergleichende Darstellung auf dem Querprofil QP-3 zeigt anschaulich, dass die Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr alle verbreitert werden, ebenso der Radstreifen in Richtung Norden, während das bestehende Trottoir auf der Ostseite zum Teil erheblich verschmälert wird. Das bestehende Trottoir vor dem Lungomare von knapp 1.70 m Breite soll neu auch den Radstreifen von jetzt 1.20 m Breite aufnehmen und dazu auf 2.50 m verbreitert werden. Zudem soll es auch dem Zweiradverkehr von Süden nach Norden zur Verfügung stehen. Um die ganze Breite des geplanten «Rad- und Gehwegs» nutzen zu können, sollen die bestehenden Fallrohre der Vordachentwässerung im Bereich des Trottoirs vor der Liegenschaft Lungomare versetzt werden. Vor und nach der engen Stelle beim Lungomare soll der kombinierte Fuss- und Radweg eine Breite von 3.00 m erhalten (Erschliessungsplan Situation 1:500).

6.1.6 Normen und Empfehlungen für die Anlage von Fusswegen und Velorouten gibt es seit längerem. So existiert die Norm SN 640060 Leichter Zweiradverkehr ■ Grundlagen seit 1994. Eine explizite Norm für kombinierte Zweirichtungsrad- und Gehwege gibt es bis

anhin nicht. Bereits im Jahr 2007 verfassten aber Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz Empfehlungen für die Beurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen. Schon dort wurde darauf hingewiesen, dass das Signal 2.63.1 (gemeinsamer Rad- und Fussweg) eine Benützungspflicht für Velos inkl. Rennräder und Mofas beinhaltet und deshalb innerorts namentlich in Innenstadtbereichen kaum sinnvoll einsetzbar sei, weil Mofas und Rennräder dort explizit unerwünscht und die Benützungspflicht für Velos oftmals nicht sinnvoll seien. Die Signalisation «Radweg» oder «Gemeinsamer Rad- und Fussweg» sollte nur dort Anwendung finden, wo die Benützungspflicht für Velos und Mofas unproblematisch sei (Ziff. 5.1.5 und 5.1.6). Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) verfasste zusammen mit SchweizMobil und dem Fonds für Verkehrssicherheit 2008 in der Reihe Vollzugsempfehlungen für den Langsamverkehr ein Handbuch für die Planung von Velorouten (Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5). Dort wird als Empfehlung für einen (reinen) Zweirichtungsweg eine Mindestbreite von 3 m empfohlen, für einen kombinierten Zweirichtungsweg-/Gehweg eine solche von 3.5 m (S. 33), wobei noch keine allenfalls notwendigen Zuschläge enthalten sind. Im Grundlagendokument «Velobahnen» des ASTRA und der Velokonferenz Schweiz von 2015 wird bei den Hinweisen zu Anforderungen und Ausgestaltung für gemeinsame Rad- und Fusswege darauf aufmerksam gemacht, dass die Ansprüche der Velofahrenden auf stetes und hindernisfreies Vorwärtskommen mit den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger in vielen Fällen nicht vereinbar seien, weshalb innerhalb des Siedlungsgebietes eine gemeinsame Führung nur bei Engpässen wie bestehenden Brücken und Unterführungen in Betracht gezogen werden sollten (Materialien zum Langsamverkehr Nr. 136, S. 14 f.). Gerade erst (im Jahr 2019) verfasste das ASTRA zusammen mit Fussverkehr Schweiz als Vollzugshilfe Nr. 16 das Handbuch «Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr». Darin wird festgehalten, dass eine gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten innerorts zu vermeiden sei. Wenn sie ausnahmsweise doch realisiert würden, seien sie besonders sorgfältig zu planen und so zu gestalten, dass ein entspanntes konfliktfreies Miteinander möglich sei. In Frage kämen solche gemeinsamen Flächen nur, wenn keine publikumswirksamen Nutzungen der angrenzenden Bauten und Anlagen und niedrige Frequenzen des Fussgänger- und/oder Veloverkehrs vorlägen, ebenso gute Sichtverhältnisse und eine ausreichende Breite der gemeinsamen Verkehrsfläche (für kurze Abschnitte minimal 3 m) und wenn die Anschlusspunkte intuitiv verständlich und sicher ausgestaltet seien.

6.1.7 In jüngster Zeit kamen offenbar die Verkehrsplaner eher wieder davon ab, solche gemeinsamen Verkehrsflächen zu installieren, da die Nutzungskonflikte zwischen Fussgängern und Zweiradfahrern oder andern Bewegten eher noch zunehmen, sind doch heute eine Vielzahl neuer Fahrzeuge und fahrzeugähnliche Geräte, zu einem grossen Teil elektrisch angetrieben, auf Trottoirs und Radwegen unterwegs. Auch der Vertreter des AVT erklärte an der Instruktionsverhandlung, der Kanton plane solche kombinierten Wege nicht mehr (Protokoll S. 16). Die Stadt Zürich gelangte gar gestützt auf ein in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten zum Schluss, ein Mischverkehr von Velos und Fussgängern sei auf Trottoirs unzulässig (Tages Anzeiger vom 14. September 2018, S. 17).

6.1.8 Auch beim zu beurteilenden Teilstück des geplanten Zweirichtungsweg- und Fusswegs handelt es sich im Grunde nicht um einen von der Fahrbahn der Aarburgerstrasse baulich getrennten Radweg nach Art. 6 Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11), sondern um

ein kurzes Teilstück eines Trottoirs entlang der Strasse, auf welchem nun auch Zweiräder fahren sollen. Ob eine solche Anordnung oder Ausgestaltung nun tatsächlich gesetzlich oder verfassungsrechtlich verboten ist, braucht hier nicht entschieden zu werden, erweist sich doch die Ausgestaltung jedenfalls als klar unzweckmässig und nicht genehmigungsfähig.

6.1.8.1 So erweist sich einmal die geplante Mindestbreite von 2.50 m als ungenügend und allen oben (in Erw. 6.1.6) erwähnten Empfehlungen und Vollzugshilfen widersprechend, zumal es sich um eine Strecke in einem städtischen Innerortsbereich handelt, in welchem solche gemeinsamen Verkehrsflächen zum vornherein nur als Notlösungen in Frage kommen und nicht den heutigen Planungsstandards entsprechen. Nicht einmal die in den Empfehlungen geforderte Mindestbreite von 3 m für einen Rad- und Gehweg ist im kritischen Bereich eingehalten, ohne dass die verlangten seitlichen Zuschläge von 0.2 m gegenüber festen Objekten, wie die Hausmauer des Lungomare, bzw. von 0.5 m gegenüber stark befahrenen Strassen berücksichtigt sind. Wenn der Zweirichtungsradweg direkt entlang der Fahrbahn einer stark befahrenen Strasse liegt, führt das, wie jeder Radfahrer weiss, dazu, dass ein Zweiradfahrer, der dem Verkehr auf der Strasse entgegenfährt, nicht ganz rechts auf dem Rad- und Fussweg fahren wird, riskiert er doch sonst bei einem geringen Schwenker oder einem notwendigen Ausweichmanöver eine Kollision mit einem entgegenkommenden Motorfahrzeug. Da es sich bei den entgegenkommenden Motorfahrzeugen regelmässig auch um schwere Lastenzüge und Gelenkbusse handelt, welche wegen der Kurve nahe am Strassenrand fahren (vgl. Augenscheinsprotokoll S. 6 und Fotos S. 13), wäre ein solcher zusätzlicher Sicherheitsabstand (von 0.5 m) zwingend einzuplanen. Nach den Empfehlungen des ASTRA führte dies im Bereich der engen Stelle sogar bei einem kombinierten Einrichtungsrad- und Gehweg schon zu einer Mindestbreite von 3.70 m, bei einem Zweirichtungsrad- und Gehweg zu 4.20 m.

6.1.8.2 Zwar ist in einzelnen Ausnahmefällen eine geringere Mindestbreite zulässig, namentlich für bestehende Brücken- oder Unterführungen, was hier nicht vorliegt, soll doch der kombinierte Rad- und Gehweg neu erstellt werden; eine Minimalbreite von 3.0 m wird aber auch in solchen Ausnahmefällen empfohlen. Solche Ausnahmen kommen aber nur in Betracht, wenn die Stelle übersichtlich ist und keine zusätzlichen Gefahren lauern. Das trifft im vorliegenden Fall nicht zu, handelt es sich doch um ein Teilstück in einer Kurve entlang eines Gebäudes, welches die Sicht einschränkt, und aus welchem regelmässiger Fussgängerverkehr stattfindet, weil es sich beim im Erdgeschoss liegenden Restaurant um eine publikumswirksame Nutzung handelt.

6.1.8.3 Im Nachgang zur Instruktionsverhandlung hat der Kanton bzw. der von diesem beauftragte Planer einen Planausschnitt mit massgebenden Anhaltesichtweiten im Bereich des Lungomare für den leichten Zweiradverkehr erstellt und eingereicht. Daraus geht hervor, dass bei einer maximalen Geschwindigkeit von 23 km/h bzw. einer halben Distanz zwischen den Beobachtungspunkten von 16.25 m die Norm gerade eingehalten werden könnte. Allerdings ist der Beobachtungspunkt von Norden in der Mitte der Verkehrsfläche angenommen, was bei einem Zweirichtungsweg kaum der zu erwartenden Realität entspricht, und ist nicht berücksichtigt, dass zirkulierende Fussgänger die Sicht, gerade wegen der Kurve, erheblich einschränken können. Zu planen ist für Radwege, welche ja auch von Mofas und E-Bikes zwingend zu benützen sind, mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h, was nach der angewendeten Norm SN 640 060 (Abb. 3 S. 10) zu einer Distanz zwischen den massgebenden Beobachtungspunkten unter guten Bedingungen von etwa 48

m führt und nicht eingehalten werden kann.

In der Planung schon gar nicht berücksichtigt wurden die drei Parkplätze nördlich der Liegenschaft Lungomare, welche offensichtlich keinerlei Normen mehr entsprechen würden, ist doch die Sicht auf Zweiradverkehr aus Süden durch das Gebäude für einen aus dem Parkplatz wegfahrens Fahrer fast vollständig verdeckt. Diese Parkplätze hätten im Plan aufgehoben werden müssen. Wenn sie bestehen bleiben sollen, kann auf der Westseite der Strasse entlang des Lungomare kein Fahrradweg mit Fahrtrichtung Nord errichtet werden.

6.1.8.4 Bei einer ausnahmsweisen zulässigen gemeinsamen Verkehrsfläche für Fussgänger und Zweiradverkehr im innerstädtischen Bereich wären insbesondere auch die Anschlusspunkte sorgfältig zu gestalten, sodass sie intuitiv verständlich und sicher sind (oben Erw. 6.1.6 am Ende). Die Rückführung des Zweiradverkehrs kurz vor der Gäubahnbrücke auf die Aarburgerstrasse ist zwar mit einer Bodenmarkierung (gelbe Linie) auf den letzten Metern versehen; dass damit allerdings eine sichere Verkehrsführung garantiert ist, erscheint fraglich. Da der Rad- und Fussweg zwingend zu benutzen ist, ergibt sich ab dieser Stelle bis zum Ende bzw. Beginn des Rad- und Fussweges südlich der Gäubahnbrücke vielmehr ein Regelkonflikt. Zudem müssen die auf dem Rad- und Fussweg in südlicher Richtung verkehrenden Zweiräder, wenn sie wieder auf die Strasse fahren wollen, dort entgegenkommende Zweiräder kreuzen, da ja grundsätzlich das Rechtsfahrgebot gilt. Dass die in nördlicher Richtung verkehrenden Zweiräder dies intuitiv rechtzeitig wahrnehmen, ist kaum garantiert.

Und auch mit der Ausfahrt aus dem Parkplatz südlich des Lungomare auf die Aarburgerstrasse wird eine zusätzliche Gefahrenquelle geschaffen, indem die ausfahrenden Autolenker nun nicht mehr nur auf den Motorfahrzeugverkehr auf der Aarburgerstrasse und den Fussgängerverkehr auf dem Trottoir zu achten hätten, sondern zusätzlich auf Zweiradverkehr aus beiden Richtungen auf dem Geh- und Radweg, und die Sicht gegen Norden durch allfällig auf Parkplatz Nr. 10 stehende Fahrzeuge erheblich eingeschränkt wird, sodass auch dort die Normen (Sichtberme) nicht eingehalten sind.

6.1.8.5 Schliesslich ist zu beachten, dass es sich nach Auffassung des Kantons um ein Teilstück einer schweizerischen Radwegverbindung handelt, zu deren Bau- und Ausbau der Kanton verpflichtet ist. Da sollten, wenn immer möglich, die entsprechenden Normen und Empfehlungen eingehalten werden. Auch wenn es sich bei diesem Abschnitt zweifellos um ein Teilstück entlang einer wichtigen verkehrsorientierten Strasse handelt, welche auf eng begrenztem Raum auszubauen ist, ist es doch nicht so, dass keine andern Möglichkeiten in Frage kommen, handelt es sich doch beim «Hindernis Lungomare» um eine zonenwidrige Baute, «deren Erwerb im Gedankenmodell nicht auszuschliessen» sei (Zitat Zimmermann, Protokoll der Instruktionsverhandlung S. 16). Und auch der Ländiweg, welcher nach Auffassung des Kantons nicht im Projektperimeter liegt (Protokoll der IV, S. 13), was aber der Darstellung des Projektperimeters in den Plänen widerspricht, ist doch dort der ganze Strassenraum bis zum Aareufer eingeschlossen und wird auch tatsächlich der zwischen Aarburgerstrasse und Aare liegende Raum jedenfalls südlich des Lungomare beplant, kommt als Teil einer Fuss- und oder Zweiradverbindung zwischen Gäubahnbrücke und alter Brücke ohne Weiteres in Betracht, zumal ja in der Fortsetzung zum Bahnhof bzw. im Projekt neuer Bahnhofplatz eine entsprechende Verbindung auf mittlerer Höhe zwischen Aare und Bahnhofquai zumindest angedacht ist bzw. im Bereich des Bahnhofs sogar realisiert werden soll. Die im angefochtenen Erschliessungsplan vorgesehene Lösung ist

also nicht die einzig mögliche, sodass deswegen von den Normen und Empfehlungen massiv abgewichen werden müsste. Sie erscheint vielmehr eher als «Notlösung» weil heute nicht mehr Platz zur Verfügung steht, dem MIV Priorität eingeräumt wurde und gleichzeitig die geforderte Verbindung der nationalen Veloroute vom Gäubahnsteg zum Bahnhof kostengünstig mitrealisiert werden sollte.

6.1.9 Die geplante Ausgestaltung bzw. Umfunktionierung des Trottoirs zwischen Alter Brücke und Gäubahnbrücke zu einem kombinierten Geh- und Zweirichtungsradweg erweist sich als offensichtlich unzweckmässig und in dieser Form nicht genehmigungsfähig, die Beschwerden dagegen in diesem Punkt als begründet.

E. 6.2

Der VCS bemängelt in seiner Beschwerde weiter den zu knappen Warteraum für Velofahrerinnen, die von der Unterführungsstrasse her in Richtung Alte Brücke oder Aarburgerstrasse abbiegen wollen. Da es sich um eine Hauptverbindungsachse handle und diese regelmässig auch von Schülerinnen befahren würde, ergäben sich gefährliche Situationen, wenn sich Pulks von Velofahrenden den engen Warteraum teilen müssten, zumal die aus der Unterführungsstrasse rechts abbiegenden Busse künftig rechts hinter den Wartenden freie Fahrt haben könnten.

Der Kanton verweist in seiner Stellungnahme mit Recht darauf, dass gegenüber der heutigen Situation insofern durch die neue Verkehrsführung eine Verbesserung erreicht wird, als dass die rechtsabbiegenden Busse nicht mehr den Velostreifen der linksabbiegenden Radfahrer überqueren müssen. Wesentlich breiter könne der Warteraum nicht ausgestaltet werden wegen der Fahrgeometrie.

Klar ist, dass die Veloverkehrsführung zwischen Ost und West in der Stadt Olten mit der bestehenden Unterführungsstrasse nicht optimal gelöst werden kann. Solange aber weder im Bereich des Bahnhofs mit einer zusätzlichen Unterquerung noch in dem des Winkels die Durchfahrt für Zweiräder geschaffen oder ermöglicht wird, bleibt einzig, die begrenzten engen Platzverhältnisse zu optimieren und zu versuchen, mögliche Konfliktpunkte zu entschärfen, was im angefochtenen Plan geschehen ist. Normwidrigkeit oder offensichtliche Unzweckmässigkeit liegen im zu beurteilenden Erschliessungsplan nicht vor, sodass die Genehmigung des Plans in diesem Punkt nicht zu beanstanden und die Beschwerde diesbezüglich abzuweisen ist.

E. 6.3

Schliesslich rügt der VCS die geplante Ausgestaltung des Randabschlusses bzw. der Auffahrt von der Fahrbahn auf dem Postplatz auf das Trottoir bzw. den Geh- und Radweg vor der Alten Brücke durch einen 3 cm hohen Randstein. Der Kanton macht in der Vernehmlassung geltend, das entspreche der Norm bzw. dem Anhang in der einschlägigen VSS-Norm.

Ein 3 cm hoher Randstein ist für Velofahrer mit tiefer Geschwindigkeit überfahrbar, wie auch der VCS zugesteht. Allerdings ist das keineswegs komfortabel und nur vollständig normgerecht, wenn die Überfahrt senkrecht dazu geschieht, was in der vorliegenden Situation nicht in jeder Hinsicht der Fall ist, wenn Radfahrerinnen von der Unterführungsstrasse her zur Alten Brücke wollen: Sie werden ohne besonderes Manöver in einem kleineren Winkel als 90° auf das Trottoir bzw. den Geh- und Radweg fahren, was das Sturzrisiko erhöht, gerade bei schlechten Witterungs- und Sichtbedingungen.

Da nun nach der jetzigen Planung an dieser Stelle kein Fussgängerübergang mehr geplant ist, kommt der Abgrenzungsbedeutung für Sehbehinderte wohl weniger Bedeutung zu. Jedenfalls hat der Kanton in neuester Zeit bereits die Erfahrung machen müssen, dass neugestaltete «normgerechte» Auffahrten von der Strasse auf das Trottoir bzw. den Radweg nach kurzer Zeit angepasst werden mussten, da sie nicht praxistauglich waren (vgl. z.B. die Berichterstattung in der Solothurner Zeitung <https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/killerkante-und-elendigliche-hopserei-randsteine-sorgen-bei-velofahrern-fuer-kritik-131915717>). Es ist deshalb zu erwarten, dass die auch andernorts in der Schweiz erkannten Probleme bei der Ausführungsplanung berücksichtigt werden, zumal in den Plänen, die Genehmigungsinhalt bilden (Situation 1:500 und Querprofile 1:50), die exakte Ausgestaltung nicht definiert ist.

Die Genehmigung des Erschliessungsplanes ist deshalb auch in diesem Punkt nicht aufzuheben und die Beschwerde abzuweisen.

E. 6.4

Die Beschwerdeführer B. ___ und C. ___ rügen noch die geplante Umgestaltung des Parkplatzes südlich des Lungomare. Insbesondere die Parkplätze Nr. 1 bis 3 seien unrealistisch, weil beim Ausparkieren die Gefahr einer Kollision mit einbiegenden Fahrzeugen bestehe. Parkplatz Nr. 4 könne nur mit Mehrfachmanövern genutzt werden. Damit reduziere sich die zur Verfügung stehende Parkplatzzahl so weit, dass die gewerblichen Mieter der Liegenschaft Lungomare massiv beeinträchtigt würden.

Die von den Beschwerdeführern genannten Parkplätze entsprechen hinsichtlich der Grösse den einschlägigen Normen. Dass auf einem Parkplatz beim Ausparkieren ein Kollisionsrisiko mit auf den Parkplatz einfahrenden Fahrzeugen besteht, ist praktisch unumgänglich; bei diesen Manövern ist immer besondere Vorsicht nötig. Anspruch auf einen öffentlichen Parkplatz direkt vor der Liegenschaft haben auch gewerbliche Mieter keinen. Die Beschwerde erweist sich in diesem Punkt als unbegründet. Mit der Gutheissung der Beschwerde hinsichtlich des geplanten kombinierten Rad- und Gehweges (auch) entlang des Parkplatzes ist ohnehin unklar, ob an der bestehenden Situation überhaupt etwas geändert wird und offen, wie die Situation in diesem Bereich des städtischen Grundstücks, das der Freihaltezone zugewiesen ist, in Zukunft aussehen wird.

E. 7

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass die Beschwerde der A. ___ AG insoweit teilweise gutzuheissen ist, als die bestehende Ein- und Ausfahrt von der Aarburgerstrasse auf den Vorplatz bzw. zur Tiefgarage (markiert auf dem Erschliessungsplan mit schwarzen Dreiecken) vorderhand nicht aufzuheben ist (Erw. 4.5.4). Im Übrigen ist sie abzuweisen und der Erschliessungsplan zu genehmigen. Die Beschwerde der D. ___ AG erweist sich als unbegründet. Die Beschwerde des VCS ist teilweise gutzuheissen, indem von der Plangenehmigung der neu geplante kombinierte Geh- und Zweirichtungsradweg zwischen alter Brücke und Gäubahnbrücke auszunehmen ist. Dasselbe gilt für die Beschwerden B. ___ und C. ___. Im Übrigen sind die Beschwerden des VCS und B. ___/C. ___ abzuweisen.

Der Kantonale Erschliessungsplan ist dementsprechend, was den gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweg bzw. den Fuss- und Veloverkehr im Abschnitt zwischen Alter Brücke und Gäubahnbrücke betrifft, in Anwendung von § 69 und § 18 PBG zur Anpassung an das Bau- und Justizdepartement zurückzuweisen und von der Genehmigung auszunehmen.

E. 8

Dieses Ergebnis hat zur Folge, dass die A.____ AG, deren Anträge (einzig) auf vollständige Planaufhebung und Nichtgenehmigung lauten, grösstenteils unterliegt und nur zu einem Teil obsiegt. Der von ihr zu tragende Anteil der verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten, die entsprechend den geleisteten Kostenvorschüssen auf insgesamt CHF 2'500.00 festzusetzen sind, ist auf CHF 400.00 festzulegen. Die D.____ AG unterliegt vollständig und hat daher Verfahrenskosten in der Höhe von CHF 500.00 zu tragen. Der VCS obsiegt im Hauptpunkt, unterliegt aber in den beiden weiteren Punkten, weshalb der von ihm zu bezahlende Kostenanteil auf CHF 200.00 festzusetzen ist. Die Beschwerdeführer B.____ und C.____ obsiegen grösstenteils, weshalb sie Verfahrenskosten von je CHF 100.00 zu tragen haben und ihnen die zu viel geleisteten Kostenvorschüsse zurückzubezahlen sind.

Der A.____ AG steht entsprechend dem Verfahrensausgang eine stark reduzierte Parteientschädigung zu, deren Höhe mangels detaillierter und aktualisierter Kostennote zu schätzen und auf CHF 1'200.00 festzulegen ist. Der D.____ AG, die vollständig unterliegt, und den Beschwerdeführern B.____ und C.____, die selber handelten, stehen keine Parteientschädigungen zu. Die vom Kanton dem VCS zu leistende reduzierte Parteientschädigung ist ebenfalls zu schätzen und auf CHF 3'000.00 festzulegen.

Demnach wird erkannt:

1. In teilweiser Gutheissung der Beschwerde der A.____ AG wird der angefochtene Kantonale Erschliessungsplan Aarburgerstrasse/Bahnhofquai Olten, Abschnitt Gäubahnbrücke bis Bahnhofplatz, insoweit abgeändert, als die bestehende Ein- und Ausfahrt aus der Aarburgerstrasse auf den Vorplatz bzw. zur Tiefgarage der Liegenschaft Aarburgerstrasse 39 (GB Olten Nr. 3601) im Sinne von Erwägung 4.5.4 nicht aufzuheben ist. Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2. Die Beschwerde der D.____ AG wird abgewiesen.

3. In teilweiser Gutheissung der Beschwerden des VCS und von B.____ und C.____ wird der Kantonale Erschliessungsplan nicht genehmigt, soweit er entlang der Westseite der Aarburgerstrasse zwischen Alter Brücke und Gäubahnbrücke einen kombinierten Geh- und Zweirichtungsradweg vorsieht. Im Übrigen werden auch diese Beschwerden abgewiesen.

4. An die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten von total CHF 2'500.00 haben die A.____ AG CHF 400.00, die D.____ AG CHF 500.00, der VCS CHF 200.00 und die Beschwerdeführer B.____ und C.____ je CHF 100.00 zu bezahlen. Die Kostenanteile werden mit den geleisteten Kostenvorschüssen verrechnet. Den Rest trägt der Kanton Solothurn.

5. Der Kanton Solothurn hat der A.____ AG eine reduzierte Parteientschädigung von CHF 1'200.00 zu bezahlen. Dem VCS hat der Kanton Solothurn eine reduzierte Parteientschädigung von CHF 3'000.00 zu bezahlen.

6. Die Gesuche der D.____ AG und von B.____ und C.____ um Ausrichtung einer Parteientschädigung werden abgewiesen.

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Eröffnung des begründeten Urteils beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden (Adresse: 1000 Lausanne 14). Die Frist wird durch rechtzeitige Aufgabe bei der Schweizerischen Post gewahrt. Die Frist ist nicht erstreckbar. Die

Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Für die weiteren Voraussetzungen sind die Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes massgeblich.

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Die Präsidentin

Die Gerichtsschreiberin

Scherrer Reber

Gottesman

Das vorliegende Urteil wurde vom Bundesgericht mit Urteil 1C_55/2020 vom 26. November 2020 bestätigt.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.