

SO_GERICHTE VWBES.2022.328 vom 2. August 2023

SO Obergericht, 2023-08-02, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2022.328

FR: SO_GERICHTE VWBES.2022.328 du 2 août 2023

IT: SO_GERICHTE VWBES.2022.328 del 2 agosto 2023

Erwägungen

E. 1

Die Einwohnergemeinde der Stadt Olten unterbreitete dem Regierungsrat den Teilzonen- und Gestaltungsplan «Riggenbachstrasse» mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zur Genehmigung.

Die Beschwerdeführerin beanstandete, dass einzig die Ergänzungen der Planung neu öffentlich aufgelegt worden seien anstatt, wie es korrekt gewesen wäre, das gesamte (geänderte, ergänzte) Projekt. Das PBG sehe keine Möglichkeit vor, nur Ergänzungen von nicht rechtskräftigen Plänen oder Sonderbauvorschriften aufzulegen. Die Aufteilung der Planung sei unzulässig. Durch die ausschliessliche Auflage der Ergänzungen habe sich ein Dritter über das Projekt keine Übersicht verschaffen können. Der Umstand, dass das BJD die gegen die ergänzende Auflage erhobenen Beschwerden mit den bereits anhängigen vereinigt habe, zeige, dass es sich um eine unteilbare Materie handle. Den aufgelegenen Akten habe auch nicht entnommen werden können, ob und inwiefern die an Plan und SBV vorgenommenen Ergänzungen auf ihre möglichen Auswirkungen auf den Raumplanungsbericht und das Mobilitätskonzept überprüft worden seien. Da das Projekt durch die vorgenommenen Ergänzungen aber quasi verdreifacht werde, sei von einer Verfälschung der nicht entsprechend angepassten Berichte auszugehen. Diese seien folglich zu überarbeiten.

Der Regierungsrat befand, es verhalte sich hier nicht anders als im Baurecht. Wenn ein Bauherr zwar noch vor dem Entscheid der Baukommission, jedoch nach abgeschlossener öffentlicher Auflage, sein Projekt ergänze, werde nur noch die Ergänzung publiziert, und allfällige Einsprachen könnten sich nur noch gegen diese richten. Fehl gehe die Behauptung, durch die Ergänzung der Planung werde das Projekt in seinem Volumen quasi verdreifacht, weshalb die zugehörigen Berichte überholt seien. So deshalb, weil diese Berichte alle Nutzungen im Planperimeter mitberücksichtigen würden.

E. 1.1

Der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften «Riggenbachstrasse mit Umweltverträglichkeitsprüfung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten wird - wie vorstehend erwogen (vgl. Ziff. 2.7.2.17, 2.7.3.13 und 2.7.4.13) – mit folgenden Änderungen (siehe jeweils den kursiven Text) genehmigt: - § 5 Abs. 1 SBV wird wie folgt geändert/ergänzt: "Hochbauten sind innerhalb der im Nutzungsplan festgelegten Mantellinien der Baufelder A, B, C und D, E und F zulässig. Die Grenz- und Gebäudeabstände sind im Innenverhältnis durch die Baufelder festgelegt. Gegenüber Parzellen ausserhalb des Planperimeters setzt die Ausschöpfung der Baufelder das Vorliegen der erforderlichen Näher- bzw. Grenzbaurechte wie auch der notwendigen Ausnahmegenehmigungen zur Unterschreitung des Gebäudeabstandes voraus." - § 5 Abs. 8

SBV wird wie folgt ergänzt: «Für die Baufelder G und H ist für zukünftige Bauten und Ersatzbauten (sowie Teile davon) die oberirdische Volumetrie der bestehenden Bauten als äussere Begrenzungslinie massgebend. Im Verhältnis zu Parzellen ausserhalb des Planperimeters gilt der Vorbehalt gemäss Absatz 1. » - § 11 Abs. 1 SBV wird wie folgt ergänzt: «Die Anlieferung sowie Zu- und Wegfahrten für den motorisierten Individualverkehr sind im Plan dargestellt. Die Zufahrt zur neuen Anlieferungsstelle im Südosten (bei Baufeld F) kann auch von Norden her (über Bifangplatz, Bifangstrasse und Riggerbachstrasse) erfolgen, die Wegfahrt hingegen nur gegen Süden (über die Louis Giroud-Strasse und Sälistrasse).» - § 11 Abs. 3 SBV wird wie folgt geändert: «Die Parkplätze sind ab der ersten Minute zu bewirtschaften. Bis zum Inkrafttreten eines allfälligen kommunalen Parkierungsreglements ist die Parkgebühr im Baubewilligungsverfahren festzulegen. Sie hat ab der ersten Minute und maximal für die erste Stunde mindestens Fr. 1.00 zu betragen. Der Ertrag darf den Parkplatzbenützenden nicht zurückerstattet werden.» - § 11 Abs. 4 Alinea 2 SBV wird wie folgt ergänzt: «In dem gesamten Gestaltungsplanperimeter sind maximal 685 Autoabstellplätze zulässig. Auf diese Zahl werden bis zu ihrer definitiven Aufhebung auch die heute 154 bestehenden Abstellplätze ausserhalb des Perimeters auf den Parkplätzen Nrn. 4 und 5 (gemäss Darstellung im Raumplanungsbericht vom 21. Oktober 2016, Tabelle 3) auf der Parzelle Nr. [...] angerechnet; ebenso allenfalls auf dieser Parzelle künftig andernorts erstellte (ober- oder unterirdische) Abstellplätze. » - § 22 SBV wird ersatzlos gestrichen.

E. 1.2

Sämtliche im Umweltverträglichkeitsbericht vom 21. Oktober 2016 aufgeführten Massnahmen zum Schutze der Umwelt (in Kapitel 6 des Berichts summarisch zusammengestellt und in den jeweiligen Fachkapiteln im Detail beschrieben) sind – als integrierende Bestandteile des Vorhabens – umzusetzen. Die Umsetzung der Umweltauflagen während der Bauphase ist durch eine Umweltbaubegleitung zu überwachen. (...)

E. 1.3

Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 wird im Sinne der Erwägungen (vgl. ...) teilweise gutgeheissen und im Übrigen – soweit darauf einzutreten ist – abgewiesen. (...)

E. 1.4

Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 wird im Sinne der Erwägungen (...) teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen. (...)

E. 1.5

Die Beschwerde der Beschwerdeführerinnen 3 wird im Sinne der Erwägungen (...) teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen.

E. 1.6

Die Beschwerde des Beschwerdeführers 4 wird im Sinne der Erwägungen (vgl. ...) wie folgt teilweise gutgeheissen: Die Baubewilligung für die vollumfängliche oder teilweise (Etappierung gemäss § 21 SBV) Realisierung des dem Gestaltungsplan zugrunde liegenden Projekts darf erst erteilt werden, wenn die gemäss Raumplanungsbericht vom 21. Oktober 2016 auf der Riggerbachstrasse einzurichtende vorgesehene Begegnungszone von der Stadt Olten rechtskräftig beschlossen ist. Soll die Baubewilligung früher erteilt werden, ist sie unter die entsprechende aufschiebende Bedingung zu stellen. Die beschlossene

Begegnungszone wiederum ist spätestens mit Abschluss der Rohbauarbeiten in Kraft zu setzen. Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen. (...)

E. 1.7

Bestehende Pläne verlieren, soweit sie mit dem genehmigten Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften in Widerspruch stehen, ihre Rechtskraft und werden aufgehoben. Dies gilt insbesondere für den Gestaltungsplan «Louis-Giroud-Strasse» (gänzliche Aufhebung) und den Gestaltungsplan «Sälistrasse - Theodor-Schweizer-Weg» (teilweise Aufhebung ...). (...)

E. 1.8

Die Einwohnergemeinde der Stadt Olten wird gebeten, dem Amt für Raumplanung bis am 31. Oktober 2022 fünf gemäss Ziffer 4.1 korrigierte und unterzeichnete Exemplare der Sonderbauvorschriften zuzustellen. (...) V. Verwaltungsgerichtsbeschwerde 1. Die C.____ AG liess Verwaltungsgerichtsbeschwerde erheben. Das Hauptbegehren lautete, der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben. Als Eigentümerin von GB Nr. [...] sei sie betroffen: Der Verkehr werde deutlich zunehmen. Die ganze Verfahrensführung sei falsch, weil die Eingaben der Beschwerdeführer untereinander nicht ausgetauscht worden seien. Der Anspruch auf rechtliches Gehör sei mehrfach verletzt worden. Ein MPO sei nie rechtskräftig verabschiedet worden. Die Ziele des MPO seien nicht justiziabel. Der MPO habe nie ein Nutzungsplanverfahren durchlaufen. Es bestehe kein behördenverbindliches Konzept. Ein Mobilitätsplan sei nie aufgelegt worden. Der MPO könne keine Rechtsgrundlage für irgendetwas sein. Der Regierungsrat habe Gestaltungspläne aufgehoben, ohne dass die Stadt sich dazu geäussert habe. Der Regierungsrat habe den Gestaltungsplan «Louis-Giroud-Strasse» vollumfänglich und den Gestaltungsplan «Sälistrasse-Theodor-Schweizer-Weg» teilweise aufgehoben. Dafür sei der Gemeinderat und nicht der Regierungsrat zuständig. Diese Gestaltungspläne seien auch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens gewesen. Für den zweitgenannten Plan laufe in der Gemeinde derzeit ein Mitwirkungsverfahren. Die Gesamtverkaufsfläche erhöhe sich um rund ein Drittel auf ca. 17'000 m². Zudem sollten 75 Mietwohnungen entstehen. Die Parkplatzsituation sei ungenügend. Die Vorinstanz stelle selber fest, dass das Angebot an Abstellplätzen der VSS-Norm 640 281 nicht genüge. Mit dem MPO lasse sich die Reduktion der Parkplätze nicht begründen. Die Anwohner müssten die Suchfahrten und das Parkieren in ihrem Quartier nicht hinnehmen. Es sei mit zusätzlichem Individualverkehr zu rechnen. Die Beschwerdeführerin habe ein erhebliches Interesse an genügend Parkplätzen im Quartier, um Umsatzeinbussen zu vermeiden. Die Verkehrszunahme von 27 % sei für die Beschwerdeführerin nicht zumutbar. Die Bifangstrasse sei bereits heute stark befahren. Eine prognostizierte Lärmzunahme von 1 dB(A) sei arg optimistisch. Rügen zu den Luftschadstoffimmissionen habe man in das Baubewilligungsverfahren verwiesen. Der Planungserimeter sei viel zu gross; eine Koordination mit der Zonenplanrevision fehle (vgl. VWBES.2021.457). Der Perimeter halte rund 2.6 ha, sei damit zu gross und schränke den künftigen Planungsspielraum ein. Das Bau- und Justizdepartement beantragte, die Beschwerde sei kostenfällig abzuweisen. 2. Die A.____ AG und die B.____ AG (Stockwerkeigentümerinnen von GB Olten Nr. [...], das im Planungserimeter liegt) erhoben ebenfalls Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Die Hauptanträge lauteten, der Regierungsratsbeschluss sei aufzuheben, eventuell sei die Sache an den Stadtrat von Olten zurückzuweisen. Der Kanton Solothurn kenne im Gegensatz zum Kanton Zürich keinen privaten Gestaltungsplan. Die Stadtbehörden hätten den fehlenden Konsens zwischen den

Parteien (Grundeigentümern) schlicht übergegangen. Eine solche Planung sei unzweckmässig. Jede Planung beschwere den Grundeigentümer. Mit dem Vorgehen der Stadt sei die Entwicklung des Areals der Grundeigentümerinnen der Entwicklung entzogen. Der Stadtrat sei seinen Prüfungspflichten zur Umweltverträglichkeitsprüfung nicht ausreichend nachgekommen, was der Regierungsrat bestätige. Dies hätte zur Aufhebung des Stadtratsbeschlusses führen müssen. Die Interessen der Grundeigentümerinnen seien nicht deckungsgleich. Wer die maximale Zahl Fahrten kontrollieren solle, sei nicht festgelegt; ebenso wenig die Folgen einer Überschreitung. Kernfragen würden unzulässigerweise in das Baubewilligungsverfahren verschoben. Der Kanton beantragte, die Beschwerde sei kostenfällig abzuweisen. Die D. ___ AG liess beantragen, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Die Stadt Olten stellte denselben Antrag. VI. Erwägungen des Verwaltungsgerichts I. Die Beschwerden sind frist- und formgerecht erhoben worden. Sie sind zulässige Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung zuständig (vgl. § 49 Gerichtsorganisationsgesetz, GO, BGS 125.12). Die Beschwerdeführer sind durch den angefochtenen Entscheid beschwert und damit zur Beschwerde legitimiert. Auf die Beschwerden ist einzutreten.

E. 2

Für das Areal existieren bereits zwei Gestaltungspläne: der Gestaltungsplan «Louis-Giroud-Strasse» (RRB Nr. 2007/965) und der Gestaltungsplan «Sälistrasse - Theodor-Schweizer-Weg» (ursprünglich genehmigt mit RRB Nr. 1996/1911). Der Regierungsrat befand, der Gestaltungsplan «Louis-Giroud-Strasse» sei gänzlich aufzuheben und der Gestaltungsplan «Sälistrasse - Theodor-Schweizer-Weg» sei in dem Umfang aufzuheben, wie er sich mit dem neuen Teilzonen- und Gestaltungsplan «Riggenbachstrasse» überschneide, und sich die planerischen Anordnungen in diesem Bereich widersprechen.

E. 2.1

Bei der Erarbeitung der Planungen hat ein Gemeinwesen gemäss Art. 2 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700) einen erheblichen Beurteilungsspielraum. Es ist eine gewisse Zurückhaltung geboten. Neue Anordnungen können keine getroffen werden (Peter Hänni: Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, Bern 2022, S. 596). Der Spielraum wird bei kommunalen Plänen begrenzt durch die Befugnis des Regierungsrates, der diese auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit sowie auf die Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen überprüft. Pläne, die rechtswidrig oder offensichtlich unzweckmässig sind und Pläne, die übergeordneten Planungen widersprechen, weist er an die Gemeinde zurück (§ 18 Abs. 2 PBG). Mit der Plangenehmigung hat der Regierungsrat die ihm obliegende Kontrolle vorgenommen.

E. 2.2

Bei der Beurteilung materieller Fragen geht das Überprüfungsrecht des Verwaltungsgerichts weniger weit als dasjenige des Regierungsrates. Das Verwaltungsgericht überprüft Rechts- und Sachverhaltsfragen frei, übt jedoch keine Ermessenskontrolle aus. Es belässt den Planungsbehörden in fachlicher Hinsicht den notwendigen Beurteilungsspielraum. Dies ergibt sich, wie gesagt, schon aus Art. 2 Abs. 3 RPG: Nachgeordneten Behörden ist der Ermessensspielraum zu belassen, den sie zur Erfüllung ihrer Aufgabe benötigen. Auch das Bundesgericht auferlegt sich eine gewisse

Zurückhaltung, wenn es Interessenabwägungen überprüft; dies jedenfalls dann, wenn sich technische Probleme stellen oder örtliche Verhältnisse zu würdigen sind (Aemisegger/Kuttler/Moor/Ruch [Hrsg.]: Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 2009, N 60 ff. zu Art. 2 RPG, N 35 zu Art. 3 RPG). Die Kognition des Verwaltungsgerichts ist nach § 67 bis Abs. 2 VRG eingeschränkt. 3. Es ist durchaus möglich, einen Gestaltungsplan zu erlassen, auch wenn nicht alle Grundeigentümer im Perimeter damit einverstanden sind. Die Erfahrung lehrt aber, dass ein solches Vorgehen meist unzweckmässig ist. Derartige Pläne werden oft gar nicht oder (schlimmer!) bloss zum Teil umgesetzt, wobei der realisierte Teil die Quartierentwicklung arg behindern oder verunmöglichen kann. 4. Die Nutzungsplanung hat das ganze Planungsgebiet vollständig zu erfassen und soll aus einer Gesamtsicht heraus erfolgen (BGE 118 Ia 172), dies unter umfassender Abwägung und Abstimmung aller räumlich wesentlichen Interessen und Gesichtspunkte (BGE 116 Ia 341 f.). Es gilt ein Gebot der umfassenden Planung. Der unkoordinierte Erlass von Sondernutzungsordnungen für Teile des Gemeindegebiets widerspricht der Planungspflicht von Art. 2 Abs. 1 RPG. Die für die raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen sind aufeinander abzustimmen (so schon Urteil des Bundesgerichts 1P.670/1991 E. 7a, in: ZBl 1994 S. 140; Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [Hrsg.]: Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 2009, N 43 f. zu Art. 2 RPG). Werden Sondernutzungsplanungen, wie hier, während einer Gesamtrevision der kommunalen Zonenplanung vorgezogen, müssen sie sich in deren planerisches Gesamtkonzept einordnen, d.h. sie dürfen nicht ohne Bezug zur übrigen Ortsplanung erlassen werden (Urteil 1A.79/1996 des Bundesgerichts in: ZBl 1997 S. 231). Das Bundesgericht hielt eine vorgezogene Teilplanung für eine Fraktion (im Rahmen der Totalrevision des kommunalen Zonenplans) nur für zulässig, wenn sich die Teilplanung ins planerische Gesamtkonzept der Gemeinde einfüge und die weitere Planung für den Rest des Gemeindegebiets nicht präjudiziere (Urteil 1P.14/2001 E. 3d, in: ZBl 2002 S. 579; Urteil des Bundesgerichts 1C_573/2015 E. 2.3). Im Urteil 1C_843/2013 vom 22. April 2015 E. 2.4 erachtete das Bundesgericht es als zweckmässig und jedenfalls nicht bundesrechtswidrig, die Anpassung eines Gestaltungsplans an die geplante Änderung der Grundordnung vorzubereiten und gleichzeitig mit der Revision der Bau- und Zonenordnung zu beschliessen. Indessen dürfe die Anpassung nicht in Kraft treten, bevor die revidierte Zonenordnung rechtskräftig geworden sei, sondern müsse mit dieser koordiniert werden, um widersprüchliche Entscheide zu verhindern. Im vorliegenden Fall wird ein grosses Einkaufszentrum mit vielen Wohnungen in der Nähe des Hauptbahnhofs geplant. Von den Auswirkungen ist ein ganzer Stadtteil betroffen. Man baut eben «ein neues Quartier» in der Nähe des Bahnhofs. Bezug zur laufenden Revision der Zonenplanung besteht keiner. Dass dies nicht angängig ist, liegt auf der Hand. 5. Nach dem Raumplanungsbericht (S. 20) soll sich die Gesamtverkaufsfläche auf total 17'000 m² erweitern. Es sind 75 Mietwohnungen auf vier Stockwerken vorgesehen. Parkplätze sind insgesamt 685 geplant. Es handelt sich um eine Erhöhung der Parkplatzzahl um lediglich 60. Für die Wohnungen soll es (grundsätzlich) gar keine Parkplätze geben. § 42 Abs. 3 KBV (Kantonale Bauverordnung, BGS 711.61) bestimmt dazu Folgendes: Massgebend für die Festlegung des Angebotes an Abstellplätzen sind die im Anhang III aufgeführten Richtwerte und die jeweilige Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute, sowie allfällige Regelungen der Gemeinde. Nach Anhang III KBV ist pro Wohnung (je nach Fläche mindestens) ein Parkplatz nötig. Der Anhang verweist auf die Norm SN 640 280. Diese sieht für Wohnraum auch bei bester Erschliessung durch den Langsamverkehr und den

öffentlichen Verkehr grundsätzlich keine Reduktion des Parkplatzangebots vor (S. 11). Spezialfälle sind einzig Alterswohnungen, Studentenwohnungen und dergleichen. Hier könnte die Gemeinde zwar eine ergänzende Regelung treffen (§ 147 PBG Planungs- und Baugesetz, BGS 711.1). Diese besteht jedoch (noch) nicht. Der Mobilitätsplan existiert bloss als Entwurf aus dem Jahr 2018. Das Stadtparlament hat am 22. März 2018 die Vorlage zum Mobilitätsplan abgewiesen. Das vielzitierte Mobilitätskonzept ist bloss ein erläuterndes Dokument zur Plangenehmigung. Beides ist nicht demokratisch beschlossen, mithin nicht verbindlich. Das Konzept müsste zudem noch präzisiert werden. Für den Wohnraum lässt sich eine Reduktion der Anzahl Parkplätze auch kaum auf den angefochtenen Plan selber stützen, denn der Parkplatzbedarf fürs Wohnen und die Geschäftsräume werden nicht schlüssig getrennt aufgezeigt. Die Planunterlagen helfen kaum weiter; es wird namentlich keine «autofreie Zone» geschaffen. Autofreies Wohnen wird in § 11 Abs. 5 SBV lediglich «erlaubt» und nicht etwa vorgeschrieben. Zuweilen wird, nebenbei gesagt, andernorts gar bestimmt, Wohnungen dürften nur an Personen vermietet werden, die autofrei leben wollen. Illustrativ mag die Plattform «Autofrei/autoarm wohnen» sein ([https:// wohnbau-mobilitaet.ch](https://wohnbau-mobilitaet.ch)). Reduktionen der Parkplatzzahl gibt es nach der Norm nur fürs Gewerbe. Würde der Sälipark nur nicht besonders kundenintensive Verkaufsgeschäfte (wie Papeterie, Buchhandlung, Eisenwaren, Uhren u. dgl.) beheimaten, was in der Nähe des Hauptbahnhofs Olten kaum sinnvoll wäre, bräuchte es nach der Norm pro 100 m² Verkaufsfläche 1.5 Parkplätze für das Personal und 3.5 für die Besucher, mithin deren 5. Der neue Sälipark bräuchte für den Verkauf also 850 Parkplätze. Denkbar wäre, den Standorttyp C anzunehmen (im RRB «Güteklasse C» genannt). Das bedeutet: 25 % bis 50 % der Besucher entfallen auf den Langsamverkehr, und der ÖV verkehrt bis zu 4-mal die Stunde. Nötig wäre dann noch ein Parkfeldangebot zwischen 50 % und 80 %, also (inkl. der 75 Plätze für die Wohnungen) zwischen 500 und 755 Parkplätze. Diese Berechnung ist aber aus Sicht des Projekts äusserst «wohlwollend», ja unrealistisch. Rechnet man mit kundenintensivem Verkauf (Lebensmittel, Apotheke, Kiosk) sind 10 Parkplätze pro 100 m² nötig, also deren 1'700. Nach Anwendung des Reduktionsfaktors und Addition der Plätze für die Wohnungen wären es zwischen 925 und 1435 Plätze. Dass ein Viertel oder gar die Hälfte der Besucher mit dem Bus, dem Velo oder zu Fuss kommen werden, wird bei einem grossen Einkaufszentrum allerdings kaum zutreffen. Dies lehrt jedenfalls die Erfahrung mit dem Einkaufszentrum in Langendorf, das nebst einem Bahnhof über eine gute Busverbindung verfügt (sieben Verbindungen pro Stunde nach Solothurn). Allfällige künftige Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs können naturgemäss noch nicht berücksichtigt werden. Für das Projekt sind mithin wohl viel zu wenig Parkplätze geplant. Es löst weder Verkehrs- noch Klimaprobleme, zu wenig Parkplätze zu errechnen und zu bauen, folglich das Problem vom Bauherrn auf die öffentliche Hand und das Quartier zu externalisieren. Die heutigen realen Beispiele für Wohnsiedlungen «ohne Autos» haben oft einfach von alters her keine Parkplätze (weil sie aus einer Zeit stammen, als es noch keine Autos gab) und gelten deshalb als «autofrei» oder «autoarm». Wird bei einem Neubau das autofreie Wohnen verbindlich vorgeschrieben, könnte sich dies in einer Kleinstadt empfindlich auf die realisierbaren Mietzinsen auswirken und die Bereitschaft, zu investieren, erheblich dämpfen. In den nächsten Jahren werden die Bürger zwar wohl auch in Olten fürs Einkaufen «umsteigen»; aber wohl eher auf Autos, die elektrisch, mit Wasserstoff, Erdgas oder Bioethanol betrieben werden; nicht aufs Velo oder den Bus. Dies mag aber alles offenbleiben. 6. Das Recht auf Akteneinsicht hat Verfassungsrang. Es ist Teilgehalt des Anspruchs auf rechtliches Gehör. Der Anspruch auf Akteneinsicht knüpft an

die Parteieigenschaft an. Wer beschwerdelegitimiert ist, darf die Akten einsehen. Das Einsichtsrecht bezieht sich auf alle Akten, die eine Behörde erstellt oder beigezogen hat. Das Einsichtsrecht gilt vorbehaltlos. Eine Partei muss für die Akteneinsicht kein besonderes Interesse geltend machen. Keine Rolle spielt, ob das betreffende Aktenstück nach Auffassung der Behörde erheblich sei oder nicht. Einschränkungen kommen bloss in Betracht, wenn greifbare wesentliche Anhaltspunkte für eine erhebliche Interessenkollision vorliegen. Öffentliche Geheimhaltungsinteressen könnten in einem seltenen Einzelfall von Bedeutung sein, namentlich Anliegen der Landesverteidigung oder der Staatssicherheit (Herzog/Daum: Kommentar zum Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege im Kanton Bern, Bern 2020, N 2 ff. zu Art. 23; Häfelin / Müller / Uhlmann: Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2022, Rz 1019). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts gilt das Einsichtsrecht absolut: Das aus dem Gehörsanspruch (Art. 29 Abs. 2 BV) fliessende Akteneinsichtsrecht bezieht sich auf sämtliche Akten eines Verfahrens, die für dieses erstellt oder beigezogen wurden, ohne dass ein besonderes Interesse geltend gemacht werden müsste (BGE 144 II 427 ff.). Nicht dem Akteneinsichtsrecht unterliegen lediglich verwaltungsinterne Akten (Urteil 2C_516/2020). Ein Einsichtsrecht besteht auch für die Rechtsschriften anderer Verfahrensbeteiligter. Dies lässt sich wohl am besten an einem Verfahren betreffend Grundeigentümerbeiträge (für Strasse, Wasser und Abwasser) illustrieren: Macht ein Grundeigentümer in seiner Beschwerde geltend, bei seinem Grundstück sei eine Winkelhalbierende zu ziehen, müssen die anderen Beitragspflichtigen dies wissen, denn sie müssen wohl mehr bezahlen, wenn die Rüge durchdringen würde. Ähnlich verhält es sich hier: Die Grundeigentümer im Planperimeter haben zum Teil Interessen, die sich widersprechen. Mit Brief vom 28. Juli 2021 hat der Chef Rechtsdienst des Departements der C.____ AG die Einsicht in die Rechtsschriften der übrigen Beschwerdeführer verweigert und damit den Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt. Diese Verletzung zu heilen, kommt nicht in Betracht. 7. Der Regierungsrat befand, die Stadt habe sich mit der Plausibilität der Zahlen und Annahmen des UVB zum projektinduzierten Verkehrsaufkommen nicht ausreichend auseinandergesetzt. Insofern sei der Anspruch der Beschwerdeführerinnen auf rechtliches Gehör verletzt worden. Allerdings könne diese Verletzung im vorliegenden Verfahren geheilt werden. Dies zu begründen, wäre aber zentral gewesen; Überlegungen zum Verkehr sind hier von grösster Bedeutung. Infolgedessen haben die Beschwerdeführerinnen den Beschluss der Stadt nicht wirksam anfechten können. Ein mangelhaft begründeter Entscheid ist auf Beschwerde hin grundsätzlich aufzuheben. Es genügt auch nicht, wenn die Begründung in der Vernehmlassung, im Rechtsmittelverfahren «nachgeschoben» wird (Jörg Paul Müller: Grundrechte in der Schweiz, Bern 2008, S. 890). Der Regierungsrat konnte diesen schweren Mangel nicht heilen. 8. Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist formeller Natur. Eine Verletzung dieses Anspruchs führt, ungeachtet der materiellen Begründetheit des Rechtsmittels, der Erfolgsaussichten in der Sache zur Gutheissung der Beschwerde und zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids (BGE 147 I 433; Tschannen / Zimmerli / Müller: Allgemeines Verwaltungsrecht, Bern 2014, S. 289 f.). 9. Einen Gestaltungsplan zu erlassen oder aufzuheben, ist Sache der Gemeinde (Verfahren nach § 47 PBG). Der Regierungsrat ist bloss Genehmigungsinstanz. Er ist nicht zuständig, einen kommunalen Plan kurzerhand aufzuheben, wenn er nicht mehr in die restliche Planlandschaft passt. Das wäre Sache der Gemeinde. Dennoch hat der Regierungsrat zwei Pläne ganz oder teilweise aufgehoben: den Gestaltungsplan «Louis-Giroud-Strasse» (gänzliche Aufhebung) und den Gestaltungsplan «Sälistrasse - Theodor-Schweizer-Weg» (teilweise Aufhebung; vgl. Ziff. 2.2.3 des

angefochtenen Entscheids). Entscheidet eine funktionell unzuständige Behörde, hat dies die Nichtigkeit zur Folge. Nach der Evidenztheorie wird Nichtigkeit bejaht, wenn der Mangel der Verfügung besonders schwer und offensichtlich ist und durch die Rechtsfolge der Nichtigkeit die Rechtssicherheit nicht ernsthaft gefährdet wird. Dies ist hier der Fall (Häfelin et al., a.a.O., Rz 1105). 10. Die Beschwerden erweisen sich somit als begründet, sie sind gutzuheissen; der Regierungsratsbeschluss ist aufzuheben. Dies mit der Folge, dass die beiden (teilweise) aufgehobenen Gestaltungspläne wieder gelten. Bei diesem Ausgang hat der Kanton Solothurn die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu tragen, die einschliesslich der Entscheidgebühr auf CHF 2'000.00 festzusetzen sind. Der Kanton schuldet den Beschwerdeführern eine Parteientschädigung. Die vor Verwaltungsgericht geltend gemachten Entschädigungen erscheinen als angemessen. Die Entschädigungen für das Verwaltungsbeschwerdeverfahren sind durch das Bau- und Justizdepartement noch festzusetzen.

E. 3

Mit dem Teilzonenplan wird das Areal des Säliparks von der Gewerbezone mit Wohnanteil in eine Zone für publikumsintensive Nutzungen umgezont. Gleichzeitig werden für diese Zone Vorschriften festgelegt. Der Gestaltungsplan legt Baufelder und Gebäudehöhen fest, scheidet Umgebungsflächen aus und regelt die Anlieferung sowie die Einstellhallenzufahrten. Die Sonderbauvorschriften schreiben vor, dass die Richtprojekte Architektur und Freiraum als Grundlage für das Baubewilligungsverfahren wegleitend sind und machen weitere Vorgaben zur Gestaltung. Sie regeln umfassend die Erschliessung und Parkierung und erklären das Mobilitätskonzept als wegleitend. Ausserdem enthalten die Sonderbauvorschriften Vorgaben zu den Themen Umweltschutz und Etappierung.

E. 4

Das Zentrum wurde im Jahr 2003 gebaut. Die D.____ AG als mehrheitliche Eigentümerin sieht vor, den Sälipark den heutigen und künftigen Bedürfnissen entsprechend umzubauen. Es entstehen zusätzliche Verkaufsflächen. Auch Wohnen soll möglich werden. Das heutige Migros-Freizeitland und die Migros Klubschule sollen durch einen sechsgeschossigen Neubau ersetzt werden, der den bestehenden Sälipark ergänzt. Dadurch erhöht sich die Gesamtverkaufsfläche im Erd- und ersten Untergeschoss um rund ein Drittel auf total gut 17'000 m². Der Migros-Supermarkt befindet sich künftig im ersten Untergeschoss und das Restaurant mit Aussenbereich im Erdgeschoss. Im ersten Obergeschoss sind Büros vorgesehen und im zweiten bis fünften Obergeschoss sollen 75 Mietwohnungen entstehen. Die unterirdische Parkierungsanlage soll um 60 Parkplätze erweitert werden und neu 685 Fahrzeugen Platz bieten. Das geplante sechsgeschossige Gebäude wird in einen zweigeschossigen Sockel und einen viergeschossigen Aufbau, in welchem sich die Wohnungen befinden, gegliedert. Es entsteht ein U-förmiger Hof, der in Richtung des Primarschulhauses Bifang und dessen Grünraum geöffnet ist. Auf dem zweigeschossigen Sockel soll ein öffentlich zugänglicher Dachgarten entstehen, der über eine Freitreppe erschlossen ist. Der öffentliche Aussenraum vor dem Sälipark wird als Piazza ohne Niveauunterschiede bis ans Areal des Berufsbildungszentrums (BBZ) gestaltet. Die freigehaltene Fläche ermöglicht vielfältige, auch temporäre Nutzungen.

E. 5

Mobilitätskonzept

Die Beschwerdeführerin machte geltend, das aus dem Jahr 2016 stammende Mobilitätskonzept verweise auf den Mobilitätsplan Olten (MPO). Auch § 11 Abs. 3 und 4 SBV verwiesen auf den städtischen Mobilitätsplan. Es gehe nicht an, in den Auflageakten auf ein Dokument respektive Instrument Bezug zu nehmen, das sich nicht bei den Auflageakten befunden habe ■ und nicht vorgelegen sei. Die Auflageakten seien unvollständig gewesen; der Anspruch auf rechtliches Gehör sei verletzt worden. Effektiv existiere der Mobilitätsplan noch gar nicht. Entsprechend erweise sich das darauf basierende Mobilitätskonzept als nicht nachvollziehbar.

Die Stadt bemerkte dazu, es gehe vorliegend erst um die Nutzungsplanung, noch nicht um das Bauprojekt. Das Mobilitätskonzept sei von der Bauherrschaft im Rahmen des ersten Baugesuchs zu präzisieren.

Der Regierungsrat befand, beim MPO handle es sich um eine behördenverbindliche Planungsgrundlage, die sich der Stadtrat, als kommunale Planungsbehörde (nach § 9 Abs. 1 i.V.m. § 15 Abs. 1 PBG) selbst gegeben habe. Der MPO habe nie unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Parlaments gestanden. Als für die Planung zuständige Behörde habe sich der Stadtrat den MPO durchaus selbst geben können. Der MPO habe bei Beginn der Planaufgabe (am 25. November 2016) beschlossen vorgelegen. Der Stadtrat habe gestützt darauf keine planerischen Dispositionen getroffen, die er nicht auch unmittelbar gestützt auf § 147 PBG hätte verlangen können. «Unschön» sei der Umstand, dass der Entwurf zum Zonenreglement und die orientierend aufgelegenen Planungsakten (Mobilitätskonzept, Raumplanungsbericht) wiederholt auf den MPO Bezug nehmen, ohne dass dieser ebenfalls (orientierend) aufgelegt wäre. Indessen wäre es der Beschwerdeführerin möglich und zumutbar gewesen, sich um die Auflage dieses Dokuments zu kümmern, statt im Nachhinein dessen Fehlen zu rügen.

Die Umsetzung der Umweltauflagen während der Bauphase sei durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) zu überwachen. Der Konkretisierungsgrad der für die Bauphase vorgesehenen Massnahmen sei angemessen und stufengerecht, zumal die Realisierung etappiert werden könne.

Für die Betriebsphasen sei Folgendes festzuhalten: Der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen dürfe nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Lärm-Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden."

Der vom Projekt dereinst erzeugte Mehrverkehr (von 500 Fahrten DWV [durchschnittlicher Werktagverkehr]) werde ■ was die Luftreinhaltung anbelange, trotz des stetig verbesserten Emissionsverhaltens des durchschnittlichen Fahrzeugparks ■ wohl zu mehr Emissionen führen. Diese zusätzlichen Emissionen würden auf den Zufahrtsstrassen zum Sälipark ausgestossen. Die Zusatzbelastung der Luft mit Stickstoffdioxid (NO₂) entlang der Strassen falle mit 0.2 µg/m³ im Jahresdurchschnitt sehr gering aus. Diese Zunahme sei kaum messbar. Die Emissionen des «kalten Verkehrs» (durch «Tankatmung» entstehende unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Emissionen durch Kaltstart) fielen im Vergleich zu den «warmen Immissionen» nicht ins Gewicht.

2. Ungenügende Begründung / Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehörs

Ob die Begründung des angefochtenen Entscheids den vom Bundesgericht definierten Mindestanforderungen genüge, hänge zwar nicht nur, aber schwergewichtig von den in der Einsprache erhobenen Rügen ab. Der Stadtrat habe keinen Anlass gehabt, sich eingehender mit der Interessenlage der Beschwerdeführerinnen an sich auseinanderzusetzen, weshalb seine Entscheidebegründung zureichend sei. Eine Verletzung des Gehörsanspruchs sei nicht ersichtlich.

Der Regierungsrat meinte, der Befund der Umweltverträglichkeit beruhe auf den Prämissen, dass der Gesamtheit der Nutzungen innerhalb des Perimeters «nur» 685 Parkplätze und 6'100 Fahrten pro Werktag (im Jahresmittel) zur Verfügung stünden. Um das Unterlaufen dieser Limiten zu unterbinden, seien im Falle der Realisierung des Projekts alle heute bestehenden, dem Sälipark zuzuordnenden Aussenparkplätze aufzuheben. Dass § 11 Abs. 5 SBV autofreies Wohnen als «erlaubt» - nicht aber als geboten - erkläre, sei so zu verstehen, dass für die im Planperimeter vorgesehene Wohnnutzung kein Parkplatznachweis zu erbringen sei.

Wie die Beschwerdegegnerin zutreffend vermerke, fordere der totalrevidierte kantonale Richtplan für publikumsintensive Anlagen nicht die Güteklasse B, sondern "mindestens Güteklasse C" (vgl. a.a.O., Beschluss S-3.3.5 lit. d), und diese Voraussetzung sei erfüllt (vgl. dazu oben Ziff. 2.2.2 und 2.7.2.5 lit. b). Die Vorgaben seien durch die Sonderbauvorschriften klar definiert. Eine Verletzung von Art. 8 USG sei nicht ersichtlich.

E. 6

Voraussetzung für die Erweiterung des Einkaufszentrums war die Aufnahme in den kantonalen Richtplan gemäss § 58 Abs. 2 PBG. Mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2017/1497 ist der «Sälipark 2020» als Standort eines Einkaufszentrums im Richtplan aufgenommen worden (Abstimmungskategorie Festsetzung). Heute ist der «Sälipark 2020» (Bifang) im totalrevidierten neuen Richtplan (vom Regierungsrat beschlossen mit RRB Nr. 2017/1557 und vom Bundesrat am 24. Oktober 2018 genehmigt) als Einkaufs- und regionales Dienstleistungszentrum enthalten (Beschluss S. 3.4.4). Der Mobilitätsplan Olten (immer noch bloss als Entwurf im Netz) gilt als wegweisend. Das Mobilitätskonzept 'Sälipark 2020' (Parkplatzbewirtschaftung) ist umzusetzen. Es sind Massnahmen zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie zur Förderung des Langsamverkehrs zu treffen.

E. 7

Das Vorhaben erzeugt mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Öffnungstag. Es handelt sich um eine publikumsintensive Anlage nach kantonalem Richtplan (vgl. Beschluss S. 3.3.1). Eine solche bedingt die Zuordnung des Areals zu einer Zone für publikumsintensive Nutzung. Standortkriterien für publikumsintensive Anlagen sind u.a. die gute Erreichbarkeit für den Individualverkehr, ohne Wohngebiete übermässig zu tangieren, und der Nachweis genügender Strassen- und Knotenkapazitäten (vgl. S-3.3.5 lit. c), ferner eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (mindestens VSS Güteklasse C) (vgl. Beschluss S-3.3.5 lit. d). Für Einkaufszentren ist gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) eine UVP-Pflicht gegeben, wenn die Verkaufsfläche der Anlage den Schwellenwert von 7'500 m² überschreitet (vgl. a.a.O., Ziff. 80.5 Anhang) und/oder wenn mehr als 500 Parkplätze realisiert werden (vgl. a.a.O., Ziff. 11.4 Anhang). Auch die Änderungen bestehender UVP-pflichtiger Anlagen sind UVP-pflichtig, wenn wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen

vorgenommen werden (Art. 2 Abs. 1 UVPV). Der Sälipark überschreitet beide Schwellenwerte schon heute. Mit einer Zunahme der Verkaufsfläche um 25 % und einer Erhöhung der Parkplatzzahl um knapp 10 % handelt es sich beim Projekt um eine «wesentliche Änderung» (BAFU [Hrsg.]: UVP-Handbuch 2009, Modul 2, S. 17). Das Vorhaben ist UVP-pflichtig. Das kantonale Amt für Umwelt hat nach Art. 42 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) am 16. September 2016 eine vorläufige Beurteilung vorgenommen und den Bericht später – in Kenntnis der ergangenen Einsprachen – im Mai 2018 überarbeitet. Das Amt kam zum Schluss, dass das Vorhaben die Umweltschutzgesetzgebung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 UVPV einhält und als 'umweltverträglich' bezeichnet werden kann. Voraussetzung dafür sei die Umsetzung aller umweltrelevanten Massnahmen und die Optimierung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

E. 7.1

Umweltverträglichkeitsprüfung / Verfahren Laut Beschwerdeführerinnen ist die Umweltverträglichkeit (abschliessend) im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens zu prüfen; die Rechtmässigkeit des Gestaltungsplans sei im Licht der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu beurteilen. So habe der Gestaltungsplan sicherzustellen, dass die projektierten Anlagen in umweltverträglicher Form errichtet würden. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit und die Anordnung der zu ihrer Gewährleistung erforderlichen Massnahmen dürften nicht (teilweise) ins nachgeordnete Baubewilligungsverfahren verschoben werden. Der Regierungsrat führte aus, da der Gestaltungsplan vorliegend kommunal sei, sei der Gemeinderat nicht allein, abschliessend «zuständige Behörde» im Sinne von Art. 5 Abs. 1 UVPV. Dies, weil der kommunale Nutzungsplan der regierungsrätlichen Genehmigung bedürfe. Dies relativiere die (sinngemäss erhobene) Rüge der Beschwerdeführerinnen, der Stadtrat sei seiner Pflicht zur Vornahme der UVP nicht nachgekommen. Dass die definitive Beurteilung durch die Umweltfachstelle und deren rechtliche Würdigung durch den Regierungsrat noch ausstanden, liege in der Zweistufigkeit des massgeblichen Leitverfahrens. Mit dem definitiven Beurteilungsbericht des AfU und dem Bericht selbst sei die Frage geklärt, was gelte und was noch zu optimieren sei.

E. 7.2

Umweltverträglichkeitsprüfung / Inhalt Die Beschwerdeführerinnen machten geltend, verschiedene Annahmen, auf welche sich der Umweltverträglichkeitsbericht stütze, seien unzutreffend. Damit verlören die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung die Aussagekraft. Die wichtigsten Kritikpunkte seien: - Die Annahme, der projektinduzierte Mehrverkehr betrage (gegenüber dem Ist-Zustand) höchstens 10 %, sei «Wunschenken». - Der Parkplatzbedarf der Konferenzräume der A. ___ AG werde anhand der Bruttogeschossfläche (BGF) berechnet (ein Besucher pro 4 m² Saalfläche). Allerdings betrage die diesbezügliche BGF 2'699 m² und nicht - wie im Mobilitätskonzept angenommenen - 1'882 m². Bereits deshalb resultierten 80,9 Parkplätze statt bloss deren 56,4. Hinzu komme der viel zu tiefe Faktor von 0,12 Parkplätzen pro Stuhl (verglichen mit dem Faktor 0,4 bei der Fachhochschule bzw. der Erwachsenenbildung), obschon auch die A. ___ AG Aus- und Weiterbildungen anbiete. - Gemäss UVB würden heute total 155 Parkplätze auf sog. Nicht- Verkaufsnutzungen entfallen. Tatsächlich aber würden schon heute 113 Parkplätze allein durch die Beschwerdeführerinnen (Hotel und Klinik) genutzt und auch benötigt. Damit würden allen übrigen Nicht-Verkaufsnutzungen lediglich noch 42 Abstellplätze zur Verfügung stehen, und davon lediglich 20 für Besucher. Ferner sei nicht

nachvollziehbar, wie [Stand 2015] lediglich 30 Besucherfahrten pro Tag für sämtliche Nicht-Verkaufsnutzungen angenommen werden könnten (vgl. Raumplanungsbericht, Tabelle 2). Dies vor dem Hintergrund, dass die Pallas-Kliniken in Olten jährlich mehr als 150'000 Patienten versorgen und das Hotel Arte jährlich "...mehrere hunderttausend Hotel-, Seminar- und Restaurantbesucher ..." begrüße. - Gestützt auf diese Annahmen werde die durchschnittliche (werk-)tägliche Fahrtenzahl im Ist-Zustand (2015) auf 5'600 abgeschätzt, wobei 5'210 Bewegungen auf die Verkaufsnutzungen (Kunden und Personal) entfallen sollen. Bereits die von den Nutzungen der Beschwerdeführerinnen generierten Fahrten zeigten indessen auf, dass diese Annahme (390 Fahrten für alle Nicht-Verkaufsnutzungen) unmöglich zutreffen könne, kämen zum Hotel und zur Klinik doch noch ausgedehnte Räumlichkeiten der Fachhochschule, diverse Arztpraxen und ein grösseres Architektur- und Planungsbüro hinzu. Auch bestehe die Vermutung, dass die Fahrtenzahlen der Nicht-Verkaufsnutzungen so tief angesetzt worden seien, um für die Verkaufsnutzungen die gewünschten Besucher- und Parkplatzzahlen berechnen zu können und so eine positive Beurteilung der Umweltverträglichkeit zu erreichen. - Das Mobilitätskonzept (vgl. a.a.O., S. 9) unterschätze den Besucherverkehr der Pallas-Klinik vollends. Dies in der Annahme, eine Tagesklinik generiere bloss in vernachlässigbarem Umfang solchen Verkehr. Der Bedarf an Abstellplätzen (für Patienten und Besucher) werde allein aus der geringen Zahl an Betten hergeleitet und mit gerade mal sieben Stück beziffert. Damit würden 98 % der Patienten bei der Beurteilung des Parkplatzbedarfs und der generierten Fahrten gar nicht erfasst. Die Klinik betreue jährlich 150'000 Patienten. Die Annahmen zum projektinduzierten Verkehr seien zu tief, weshalb der UVB die Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht zu belegen vermöge. Die Vorinstanz habe sich mit dieser bereits in der Einsprache vorgebrachten Kritik am UVB nicht auseinandergesetzt und damit den Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt. Die Beschwerdeführerinnen beantragten, dass ein Bericht der kantonalen Fachstelle, eventuell ein Gutachten zu der von ihnen geäusserten Kritik eingeholt werde. Die Stadt bestritt, dass im UVB getroffene Annahmen teils nicht zutreffen sollen. Auch der mit 10 % veranschlagte Mehrverkehr sei korrekt hergeleitet. Die Rekurrentinnen vermöchten den im Bericht verwendeten Zahlen bzw. getroffenen Annahmen jedenfalls nichts Substantielles entgegenzuhalten. Prüfwert – wenn auch nicht im vorliegenden Verfahren – wäre vielmehr die Frage, ob denn die Beschwerdeführerinnen die für ihre Nutzungen nötige Zahl an Abstellplätzen rechtsgenügend – d. h. dinglich – nachzuweisen vermöchten. Der Regierungsrat befand, es sei zutreffend, dass sich die Stadt im angefochtenen Beschluss mit den von den Beschwerdeführerinnen vorgetragene Rügen zur Plausibilität der Zahlen und Annahmen des UVB zum projektinduzierten Verkehrsaufkommen nicht hinreichend auseinandergesetzt habe. Die Beurteilung der Rügen erschöpfe sich in zwei Sätzen: «Die Einsprecher legen ihrer Argumentation Zahlen zu Grunde, welche nicht offiziell vorliegen oder erhoben wurden. Dem[gegenüber] ... basieren die Berechnungen des UVB auf Erhebungen der Schranken (S. 17 f.), welche sowohl objektiv als auch jederzeit nachvollziehbar und als Berechnungsgrundlage bestens geeignet sind.» Dass diese Begründung den Minimalanforderungen nicht genüge, liege auf der Hand. Insofern sei der Anspruch der Beschwerdeführerinnen auf rechtliches Gehör verletzt worden. Allerdings könne diese Verletzung im vorliegenden Verfahren geheilt werden, führe also nicht zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids. So komme dem Regierungsrat in Rechtsfragen (hier: Einhaltung der umweltrechtlichen Vorgaben) volle Kognition zu. Die für die Zukunft abgeschätzte Fahrtenzahl von 6'100 sei nicht realitätsfremd. Diese Zahl lege, da in den

Sonderbauvorschriften (§ 11 Abs. 6) rechtsverbindlich fixiert, das künftig zulässige Maximum an motorisiertem Individualverkehr fest. Es sei nur zu prüfen, ob sich 6'100 werktägliche Fahrten im Jahresmittel als umweltverträglich erwiesen, und zu diesem Schluss sei das Amt für Umwelt in seinem Beurteilungsbericht vom 30. Mai 2018 gelangt. Damit stehe auch fest, dass es keinen Anlass gebe, dem von den Beschwerdeführerinnen gestellten Beweisantrag Folge zu geben. Dass aus der Sicht der Beschwerdeführerinnen nicht nur die maximal zulässige Fahrtenzahl und die insgesamt zulässige Zahl an Abstellplätzen von Interesse seien, sondern auch ihr jeweiliges «Kontingent» daran, sei verständlich. Ohne Zustimmung der Beschwerdeführerinnen werde das Projekt indessen (drei untereinander verbundene Einstellhallen) nicht realisierbar sein. Ihre gegenwärtige - ohnehin bereits labile - Parkierungssituation könne sich gegen ihren Willen nicht verschlechtern. Von zentraler Bedeutung sei aber das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen, dass das künftige Entfallen von Parkplätzen nicht gesichert sei. Es gehe darum, dass den Nutzungen innerhalb des Planareals insgesamt nicht mehr als 685 Parkplätze (Kapazität der künftigen Einstellhalle) zur Verfügung stehen sollen. Es wäre grundsätzlich möglich, die bestehenden (oberirdischen) Parkplätze ausserhalb des Planperimeters bestehen zu lassen und weiterhin zu nutzen. Es solle gesichert werden, dass die auf GB Olten Nr. [...] im Eigentum der Beschwerdegegnerin stehenden Plätze spätestens im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der auf 685 Plätze erweiterten Einstellhalle definitiv entfallen. Somit sei § 11 Abs. 4 Alinea 2 SBV wie folgt zu formulieren: «Im gesamten Gestaltungsplanperimeter sind maximal 685 Autoabstellplätze zulässig. Auf diese Zahl werden bis zu ihrer definitiven Aufhebung auch die heute 154 bestehenden Abstellplätze ausserhalb des Perimeters auf den Parkplätzen Nrn. 4 und 5 (gemäss Darstellung im Raumplanungsbericht vom 21. Oktober 2016, Tabelle 3) auf der Parzelle Nr. [...] angerechnet; ebenso allenfalls auf dieser Parzelle künftig andernorts erstellte (ober- oder unterirdische) Abstellplätze.» Die Beschwerde sei im entsprechenden Umfang gutzuheissen. 8. Grundeigentümergegenstandlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung / Konkrete Umsetzung Die Beschwerdeführerinnen rügten weiter, die Prämissen seien durch Plan und Sonderbauvorschriften nicht rechtsgenügend fixiert. Es fehlten verschiedene grundeigentümergegenstandliche Festlegungen, die nicht ins nachlaufende Baubewilligungsverfahren verschoben werden dürften. Dazu gehörten: - die fehlende Beschränkung der Autoabstellplätze auf 685 (§ 11 Abs. 4 SBV): Heute bestünden ausserhalb des Planperimeters 177 Parkplätze. Deren Aufhebung könne mit dem Gestaltungsplan nicht geregelt werden. - der fehlende Zwang zum autofreien Wohnen: Das autofreie Wohnen werde durch § 11 Abs. 5 SBV bloss «erlaubt», nicht geboten. Das Projekt basiere aber auf der Prämisse, dass für die vorgesehene Wohnnutzung keine Parkierungsmöglichkeiten geschaffen würden. - die untaugliche Regelung zur Gewährleistung der maximal zulässigen Fahrtenzahl (§ 11 Abs. 6 SBV): Die maximal zulässige Fahrtenzahl (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr im Jahresmittel) werde von den SBV auf 6'100 festgelegt. Dabei habe «die Grundeigentümerin» den Nachweis der Einhaltung des Limits zu erbringen und Massnahmen zu treffen, falls das Maximum überschritten werde. Das Areal im Planperimeter stehe aber im Eigentum mehrerer Eigentümerinnen, weshalb sie alle gezwungen wären, beim Nachweis bzw. bei der Regelung des Überschreitungsfallles mitzuwirken. - die ungenügende bzw. nicht gesicherte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (§

E. 8

Ende November 2016 legte der Stadtrat Olten den Plan samt Mobilitätskonzept, Umweltverträglichkeitsbericht, Richtprojekt und Raumplanungsbericht auf. Während der Auflagezeit gingen 42 Einsprachen ein. Eine Einsprache wurde abgewiesen, eine teilweise gutgeheissen, § 5 der Sonderbauvorschriften wurde um einen Absatz 8 erweitert, der wie folgt lautet: «Für die Baufelder G und H ist für zukünftige Bauten und Ersatzbauten (sowie Teile davon) die oberirdische Volumetrie der bestehenden Bauten als äussere Begrenzungslinie massgebend.» Mit dieser Ergänzung sollte vermieden werden, dass die bestehenden Bauten eine Schlechterstellung erfahren.

E. 9

Einen Gestaltungsplan zu erlassen oder aufzuheben, ist Sache der Gemeinde (Verfahren nach § 47 PBG). Der Regierungsrat ist bloss Genehmigungsinstanz. Er ist nicht zuständig, einen kommunalen Plan kurzerhand aufzuheben, wenn er nicht mehr in die restliche Planlandschaft passt. Das wäre Sache der Gemeinde. Dennoch hat der Regierungsrat zwei Pläne ganz oder teilweise aufgehoben: den Gestaltungsplan «Louis-Giroud-Strasse» (gänzliche Aufhebung) und den Gestaltungsplan «Sälistrasse - Theodor-Schweizer-Weg» (teilweise Aufhebung; vgl. Ziff. 2.2.3 des angefochtenen Entscheids).

Entscheidet eine funktionell unzuständige Behörde, hat dies die Nichtigkeit zur Folge. Nach der Evidenztheorie wird Nichtigkeit bejaht, wenn der Mangel der Verfügung besonders schwer und offensichtlich ist und durch die Rechtsfolge der Nichtigkeit die Rechtssicherheit nicht ernsthaft gefährdet wird. Dies ist hier der Fall (Häfelin et al., a.a.O., Rz 1105).

E. 10

Die Beschwerden erweisen sich somit als begründet, sie sind gutzuheissen; der Regierungsratsbeschluss ist aufzuheben. Dies mit der Folge, dass die beiden (teilweise) aufgehobenen Gestaltungspläne wieder gelten.

Bei diesem Ausgang hat der Kanton Solothurn die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu tragen, die einschliesslich der Entscheidgebühr auf CHF 2'000.00 festzusetzen sind. Der Kanton schuldet den Beschwerdeführern eine Parteientschädigung. Die vor Verwaltungsgericht geltend gemachten Entschädigungen erscheinen als angemessen. Die Entschädigungen für das Verwaltungsbeschwerdeverfahren sind durch das Bau- und Justizdepartement noch festzusetzen.

Demnach wird erkannt:

1. Die Beschwerden werden gutgeheissen, und der Regierungsratsbeschluss Nr. 2022/1248 vom 23. August 2022 wird aufgehoben.

2. Der Kanton Solothurn hat die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu tragen.

3. Der Kanton Solothurn hat für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht insgesamt folgende Parteientschädigungen (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen:

a) CHF 1'959.65 an die A. ___ AG,

b) CHF 2'706.15 an die B. ___ AG und

c) CHF 10'056.40 an die C. ___ AG.

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

Der Vizepräsident

Müller

Der Gerichtsschreiber

Schaad

E. 13

Ergebnis Zusammenfassend sei die Beschwerde insofern teilweise gutzuheissen, als § 11 Abs. 4 Alinea 2 der Sonderbauvorschriften zu ergänzen und § 22 der Sonderbauvorschriften ersatzlos zu streichen seien. Im Übrigen sei die Beschwerde abzuweisen. IV. Beschluss des Regierungsrates Der Regierungsrat beschloss nun namentlich Folgendes:

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