

Regierungsratsbeschluss

vom 8. Januar 2008

Nr. 2008/15

Gesamtprojekt „Entlastung Region Olten (ERO)“: Nutzungsplanung (Erschliessungs- und Gestaltungspläne mit Rodungsgesuch), Behandlung der Einsprachen, Umweltverträglichkeitsprüfung und Genehmigung**1. Ausgangslage****1.1 Öffentliche Planauflage**

Das Bau- und Justizdepartement (BJD) hat in Anwendung von §§ 15 ff i.V.m. §§ 68 ff des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG, BGS 711.1) unter dem Titel "Gesamtprojekt Entlastung Region Olten (ERO)" in den Gemeinden Olten, Wangen b.O., Rickenbach, Winznau, Trimbach, Starrkirch-Wil und Hägendorf im Amtsblatt vom 4. Mai 2007 und den örtlichen Publikationsorganen folgende Publikationen vorgenommen:

a. Öffentliche Planauflage Gemeinde Olten

Gestützt auf §§ 15ff i.V.m. §§ 68 und 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG) wird die Nutzungsplanung (Erschliessungs- und Gestaltungspläne) zum Gesamtprojekt "Entlastung Region Olten (ERO)", Abschnitt Olten öffentlich aufgelegt.

Gegenstand der Nutzungsplanung bilden die neue Entlastungsstrasse H5b und Umgestaltungsmassnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz. Im Einzelnen sind folgende Pläne Gegenstand der Planauflage:

1. Entlastung Region Olten (ERO), Kantonsstrasse H5b, Abschnitt Olten

Gesamtprojekt, Abschnitt Olten, Situation 1:1'000	Dok.-Nr. 202.BSB.EPP006	OK 1 ¹⁾
Gesamtprojekt, Abschnitt Olten, Landerwerb / Landbeanspruchung Situation 1:1'000	Dok.-Nr. 201.EWP.EPP011	OK 2
Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, kantonaler Teilzonen- und Gestaltungsplan 1:1'000 mit Sonderbauvorschriften	Dok.-Nr. 601.EBP.EPP003	OK 3
Gesamtprojekt, Rodungen / Wiederaufforstungen, Rodungsgesuch	Dok.-Nr. 601.EBP.EPB006	OK 4
Aarebrücke, Situation 1:200	Dok.-Nr. 203.PGM.EPP001	OK 5
Aarebrücke, Längsschnitt und Längsansicht 1:200	Dok.-Nr. 203.PGM.EPP002	OK 6
Aaresteg, Situation / Schnitte	Dok.-Nr. 205.RIG.EPP001	OK 7
Aaresteg, Ansichten 1:200	Dok.-Nr. 205.RIG.EPP002	OK 8
Tunnel Hausmatt, Portalansicht West	Dok.-Nr. 204.PRO.EPP003	OK 9
Strassenüberführung Gheidstrasse, Situation / An-	Dok.-Nr. 207.ABT.EPP001	OK 10

¹⁾ OK = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.

25.520-305

sicht / Schnitte

Dünnernbrücke Olten, Situation / Schnitte	Dok.-Nr. 208.J+S.EPP001	OK 11
Strassenüberführung USEGO, Situation / Ansicht / Schnitte	Dok.-Nr. 209.ABT.EPP001	OK 12
Dünnernbrücke Gheidgraben, Situation / Ansicht / Schnitte	Dok.-Nr. 210.J+S.EPP001	OK 13

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Gesamtprojekt, Übersicht, Situation 1:25'000	Dok.-Nr. 102.BSB.EPP005	
Gesamtprojekt, Technischer Bericht	Dok.-Nr. 102.BSB.EPB001	
Gesamtprojekt, Raumplanungsbericht	Dok.-Nr. 101.P_S.EPB002	
Gesamtprojekt, Umweltverträglichkeitsbericht	Dok.-Nr. 101.CSD.EPB001	
Gesamtprojekt, Übergeordnete Sicherheitsplanung, Sicherheitsbericht	Dok.-Nr. 102.R&S.EPB003	
Gesamtprojekt, Fuss- und Veloverkehrskonzept, Situation 1:2'000	Dok.-Nr. 101.G_P.EPP004	
Gesamtprojekt, Abschnitt Olten, Längenprofil 1:1'000 / 100	Dok.-Nr. 202.EWP.EPP008	
Gesamtprojekt, Abschnitte Olten - Wangen b.O. / Rickenbach, Typische Normalprofile 1:50	Dok.-Nr. 102.S&B.EPP010	
Gesamtprojekt, Landerwerbsliste (inkl. Kunstbauten, exkl. Kreisel Säli)	Dok.-Nr. 102.BSB.EPB013	
Gesamtprojekt, Rissaufnahmen Abschnitt Olten, Situation 1:2'000	Dok.-Nr. 102.PGW.EPP014	
Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, Raumplanungs- und Technischer Bericht	Dok.-Nr. 601.EBP.EPB001	
Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen / Übersichtsplan Landerwerb LRO, Situation 1:2'500	Dok.-Nr. 601.EBP.EPP002	
Gesamtprojekt, Landschaftspflegerische Begleitplanung, Situation 1:2'000	Dok.-Nr. 601.EBP.EPP005	
Gesamtprojekt, Landschaftspflegerische Begleitplanung, Technischer Bericht	Dok.-Nr. 601.EBP.EPB004	
Aarebrücke, Querschnitte 1:100	Dok.-Nr. 203.PGM.EPP003	
Tunnel Hausmatt, Längenprofil 1:1'000 / 200	Dok.-Nr. 204.PRO.EPP001	
Tunnel Hausmatt, Normalprofile 1:50	Dok.-Nr. 204.PRO.EPP002	

2. Umgestaltungsmassnahmen Olten

Kreisel Säli, Aarburger- /Entlastungs- / Sälistrasse, Situation 1:500	Dok. Nr. 504.ISR.EPP002	OU 1 ¹⁾
Kreisel Säli, Landerwerb, Situation 1:500	Dok. Nr. 504.ISR.EPP003	OU 2
Solothurnerstrasse, Abschnitt Wangen b.O. - Alt-	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP002	OU 3

¹⁾ OU = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen..

matt, Situation 1:500

Solothurnerstrasse, Abschnitt Altmatt - Hammermühle, Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP003	OU 4
Ziegelfeldstrasse, Abschnitt Hammermühle - Dornacherstrasse, Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP004	OU 5
Ringstr./Froburgstr./Bahnhofbrücke, Abschnitt Dornacherstrasse - Bahnhofbrücke, Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP005	OU 6
Bahnhofquai / Aarburgerstrasse, Abschnitt Bahnhofplatz - Gäubahnbrücke, Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP006	OU 7
Unterführungsstrasse, Abschnitt Bahnhofquai - Engelbergstrasse, Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP007	OU 8
Aarauerstrasse, Abschnitt Engelbergstrasse - Käppeliplatz, Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP008	OU 9
Aarauerstrasse, Abschnitt Käppeliplatz - Starrkirchwil, Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP009	OU 10

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Kreisel Säli, Aarburger- / Entlastungs- / Sälistrasse, Technischer Bericht	Dok.-Nr. 504.ISR.EPB001	
Technischer Bericht	Dok.-Nr. 504.KFB.EPB001	
Massnahmenkonzept und Verkehrsbeziehungen, Situation 1:2'000	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP010	
Solothurnerstrasse, Abschnitt Wangen b.O. - Altmatt (möglicher Endzustand), Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP011	
Solothurnerstrasse, Abschnitt Altmatt bis Hammermühle (möglicher Endzustand), Situation 1:500	Dok.-Nr. 504.KFB.EPP012	

3. Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Olten

Gegenstand der Planaufgabe bildet, gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), Art. 24 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) sowie § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO), überdies das Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Olten. Dieses gibt Aufschluss über die Lärmbelastung sowie Art und Wirksamkeit der geplanten Sanierungsmassnahmen. Zudem enthält es Anträge um Erteilung von Erleichterungen nach LSV Art. 14 Abs. 1. Das SSP umfasst folgende Pläne:

Solothurnerstrasse / Ziegelfeldstrasse / Ringstrasse / Froburgstrasse, Lärmsanierungsprojekt und Akustisches Projekt	Dok.-Nr. A2579 G+P	OS 1 ¹⁾
Baslerstrasse, Lärmsanierungsprojekt und Akustisches Projekt	Dok.-Nr. A2574 G+P	OS 2
Unterführungsstrasse / Aarauerstrasse, Lärmsanierungsprojekt und Akustisches Projekt	Dok.-Nr. A2806 G+P	OS 3
Bahnhofquai / Aarburgerstrasse, Lärmsanierungsprojekt und Akustisches Projekt	Dok.-Nr. A2806 G+P	OS 4

¹⁾ OS = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.

Auflagezeit: 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007

Auflageorte: - Stadthaus Olten, Dornacherstrasse 1, 4603 Olten

- Kreisbauamt II, Amtshausquai 23, 4600 Olten

b. Öffentliche Planaufgabe Gemeinde Wangen b.O.

Gestützt auf §§ 15ff i.V.m. §§ 68 und 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG) wird die Nutzungsplanung (Erschliessungs- und Gestaltungspläne) zum Gesamtprojekt "Entlastung Region Olten (ERO)", Abschnitt Wangen b.O. öffentlich aufgelegt.

Gegenstand der Nutzungsplanung bilden die neue Entlastungsstrasse H5b und Umgestaltungs-massnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz. Im Einzelnen sind folgende Pläne Gegenstand der Planaufgabe:

1. Entlastung Region Olten (ERO), Kantonsstrasse H5b, Abschnitt Wangen b.O.

Gesamtprojekt, Abschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, Situation 1:1'000	Dok.-Nr. 302.BSB.EPP007	WK 1 ¹⁾
Gesamtprojekt, Abschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, Landerwerb / Landbeanspruchung 1:1'000	Dok.-Nr. 301.EWP.EPP012	WK 2
Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, kantonaler Teilzonen- und Gestaltungsplan 1:1'000 mit Sonderbauvorschriften	Dok.-Nr. 601.EBP.EPP003	WK 3
Gesamtprojekt, Rodungen / Wiederaufforstungen, Rodungsgesuch	Dok.-Nr. 601.EBP.EPB006	WK 4
Personenunterführung Kleinwangen, Situation / Ansicht / Schnitte	Dok.-Nr. 305.BSB.EPP001	WK 5
SUe Mittelgäustrasse (Viadukt Wangen), Situation / Ansicht / Schnitte	Dok.-Nr. 306.IDF.EPP001	WK 6
Rampe Viadukt, Situation / Ansicht / Schnitte	Dok.-Nr. 306.IDF.EPP003	WK 7

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Gesamtprojekt, Übersicht, Situation 1:25'000	Dok.-Nr. 102.BSB.EPP005
Gesamtprojekt, Technischer Bericht	Dok.-Nr. 102.BSB.EPB001
Gesamtprojekt, Raumplanungsbericht	Dok.-Nr. 101.P_S.EPB002
Gesamtprojekt, Umweltverträglichkeitsbericht	Dok.-Nr. 101.CSD.EPB001
Gesamtprojekt, Übergeordnete Sicherheitsplanung, Sicherheitsbericht	Dok.-Nr. 102.R&S.EPB003
Gesamtprojekt, Fuss- und Veloverkehrskonzept, Situation 1:2'000	Dok.-Nr. 101.G_P.EPP004
Gesamtprojekt, Abschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, Längenprofil 1:1'000 / 100	Dok.-Nr. 302.EWP.EPP009
Gesamtprojekt, Abschnitte Olten - Wangen b.O. / Rickenbach, Typische Normalprofile 1:50	Dok.-Nr. 102.S&B.EPP010
Gesamtprojekt, Landerwerbsliste (inkl. Kunstbauten,	Dok.-Nr. 102.BSB.EPB013

¹⁾ WK = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.

exkl. Kreisel Säli)

Gesamtprojekt, Rissaufnahmen Abschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, Situation 1:2'000 Dok.-Nr. 102.PGW.EPP015

Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, Raumplanungs- und Technischer Bericht Dok.-Nr. 601.EBP.EPB001

Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen. Übersichtsplan Landerwerb LRO, Situation 1:2'500 Dok.-Nr. 601.EBP.EPP002

Gesamtprojekt, Landschaftspflegerische Begleitplanung, Technischer Bericht Dok.-Nr. 601.EBP.EPB004

Gesamtprojekt, Landschaftspflegerische Begleitplanung, Situation 1:2'000 Dok.-Nr. 601.EBP.EPP005

2. Umgestaltungsmassnahmen Wangen b.O.

Dorfstrasse, Abschnitt Bahnhofstrasse - Dammstrasse, Situation 1:500 Dok. Nr. 503.KFB.EPP002 WU 1¹⁾

Dorfstrasse, Abschnitt Dammstrasse - Ruchacker, Situation 1:500 Dok.-Nr. 503.KFB.EPP003 WU 2

Dorfstrasse, Abschnitt Ruchacker - Olten, Situation 1:500 Dok.-Nr. 503.KFB.EPP004 WU 3

Mittelgäustrasse, Abschnitt Rickenbach - Überführungsstrasse, Situation 1:500 Dok.-Nr. 503.KFB.EPP005 WU 4

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Technischer Bericht Dok.-Nr. 503.KFB.EPB001

Massnahmenkonzept und Verkehrsbeziehungen, Situation 1:2'000 Dok.-Nr. 503.KFB.EPP006

Dorfstrasse Abschnitt Ruchacker - Olten (möglicher Endzustand), Situation 1:500 Dok.-Nr. 503.KFB.EPP007

3. Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Wangen b.O.

Gegenstand der Planaufgabe bildet, gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), Art. 24 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) sowie § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO), überdies das Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Wangen b.O.. Dieses gibt Aufschluss über die Lärmbelastung sowie Art und Wirksamkeit der geplanten Sanierungsmassnahmen. Zudem enthält es Anträge um Erteilung von Erleichterungen nach LSV Art. 14 Abs. 1. Das SSP umfasst folgende Pläne:

Dorfstrasse / Solothurnerstrasse, Lärmsanierungsprojekt, Technischer Bericht Dok. Nr. 06-023 Planteam WS 1²⁾

Mittelgäustrasse, Lärmsanierungsprojekt, Technischer Bericht Dok. Nr. 3. April 2007 BSB WS 2

Situation 1:1'000 Dok. Nr. 20837/1 BSB WS 3

Auflagezeit: 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007

¹⁾ WU = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.
²⁾ WS = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen

Auflageorte: - Café M. im Alters- und Pflegeheim Marienheim, In der Ey 2, 4612 Wangen b.O.
- Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4600 Olten

c. Öffentliche Planaufgabe Gemeinde Rickenbach

Gestützt auf §§ 15ff i.V.m. §§ 68 und 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG) wird die Nutzungsplanung (Erschliessungs- und Gestaltungspläne) zum Gesamtprojekt "Entlastung Region Olten (ERO)", Abschnitt Rickenbach öffentlich aufgelegt.

Gegenstand der Nutzungsplanung bilden die neue Entlastungsstrasse H5b und Umgestaltungsmassnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz. Im Einzelnen sind folgende Pläne Gegenstand der Planaufgabe:

1. Entlastung Region Olten (ERO), Kantonsstrasse H5b, Abschnitt Rickenbach

Gesamtprojekt, Abschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, Dok.-Nr. 302.BSB.EPP007 RK 1¹⁾
Situation 1:1'000

Gesamtprojekt, Abschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, Dok.-Nr. 301.EWP.EPP012 RK 2
Landerwerb / Landbeanspruchung, Situation 1:1'000

Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, Dok.-Nr. 601.EBP.EPP003 RK 3
kantonaler Teilzonen- und Gestaltungsplan 1:1'000
mit Sonderbauvorschriften

Dünnernbrücke Rickenbach, Situation / Ansicht / Dok.-Nr. 403.J+S.EPP001 RK 4
Schnitte

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Gesamtprojekt, Übersicht, Situation 1:25'000 Dok.-Nr. 102.BSB.EPP005

Gesamtprojekt, Technischer Bericht Dok.-Nr. 102.BSB.EPB001

Gesamtprojekt, Raumplanungsbericht Dok.-Nr. 101.P_S.EPB002

Gesamtprojekt, Umweltverträglichkeitsbericht Dok.-Nr. 101.CSD.EPB001

Gesamtprojekt, Übergeordnete Sicherheitsplanung, Dok.-Nr. 102.R&S.EPB003
Sicherheitsbericht

Gesamtprojekt, Fuss- und Veloverkehrskonzept, Si- Dok.-Nr. 101.G_P.EPP004
tuation 1:2'000

Gesamtprojekt, Abschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, Dok.-Nr. 302.EWP.EPP009
Längenprofil 1:1'000 / 100

Gesamtprojekt, Abschnitte Olten - Wangen b.O. / Dok.-Nr. 102.S&B.EPP010
Rickenbach, Typische Normalprofile 1:50

Gesamtprojekt, Rissaufnahmen Abschnitt Wangen Dok.-Nr. 102.PGW.EPP015
b.O. / Rickenbach, Situation 1:2'000

Gesamtprojekt, Kantonsstrasse H5b, Übersichtsplan Dok.-Nr. 401.W+H.EPP016
Landerwerb LRO Rickenbach, Situation 1:2'000

Gesamtprojekt, Landschaftspflegerische Begleitpla- Dok.-Nr. 601.EBP.EPB004
nung, Technischer Bericht

Gesamtprojekt, Landschaftspflegerische Begleitpla- Dok.-Nr. 601.EBP.EPP005
nung, Situation 1:2'000

¹⁾ RK = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.

Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, Raumplanungs- und Technischer Bericht	Dok.-Nr. 601.EBP.EPB001	
Gesamtprojekt, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, Übersichtsplan Landerwerb LRO, Situation 1:2'500	Dok.-Nr. 601.EBP.EPP002	
Gesamtprojekt, Landerwerbsliste (inkl. Kunstbauten, exkl. Kreisel Säli)	Dok.-Nr. 102.BSB.EPB013	

2. Umgestaltungsmassnahmen Rickenbach

Solothurnerstrasse Gemeindegrenze Hägendorf bis Gemeindegrenze Wangen b.O., Situation 1:500	Dok. Nr. 502.RLO.EPP002	RU 1 ¹⁾
Mittelgäustrasse Abschnitt Rickenbach - Überführungsstrasse, Situation 1:500	Dok. Nr. 503.KFB.EPP005	RU 2

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Technischer Bericht	Dok.-Nr. 502.RLO.EPB001	
Massnahmenkonzept und Verkehrsbeziehungen, Übersicht 1:2'000	Dok.-Nr. 502.RLO.EPP003	

3. Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Rickenbach

Gegenstand der Planaufgabe bildet, gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), Art. 24 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) sowie § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO), überdies das Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Rickenbach. Dieses gibt Aufschluss über die Lärmbelastung sowie Art und Wirksamkeit der geplanten Sanierungsmassnahmen. Zudem enthält es Anträge um Erteilung von Erleichterungen nach LSV Art. 14 Abs. 1. Das SSP umfasst folgende Pläne:

Solothurnerstrasse / Dorfstrasse, Lärmsanierungsprojekt, Technischer Bericht	Dok. Nr. 06-025 Planteam	RS 1 ²⁾
Vorprojekt, Schallschutzfenster	Dok. Nr. 06-197 Planteam	RS 2
Mittelgäustrasse, Lärmsanierungsprojekt, Technischer Bericht	Dok. Nr. 3. April 2007 BSB	RS 3
Situation 1:1'000	Dok. Nr. 20837/1 BSB	RS 4

Auflagezeit: 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007

Auflageorte: - Gemeindehaus Rickenbach, Bergstrasse 15, 4613 Rickenbach
- Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4600 Olten

d. Öffentliche Planaufgabe Gemeinde Winznau

Gestützt auf §§ 15ff i.V.m. §§ 68 und 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG) wird die Nutzungsplanung (Erschliessungs- und Gestaltungspläne) zum Gesamtprojekt "Entlastung Region Olten (ERO)", Umgestaltungsmassnahmen Winznau öffentlich aufgelegt.

¹⁾ RU = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.
²⁾ RS = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen

Gegenstand der Nutzungsplanung bilden die Umgestaltungsmassnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz. Im Einzelnen sind folgende Pläne Gegenstand der Planaufgabe:

1. Umgestaltungsmassnahmen Winznau (Bestandteil des Projektes ERO)

Oltnerstrasse, Abschnitt Ausserdorf, Situation 1:200	Dok. Nr. 507.FGO.EPP002	WiU 1 ¹⁾
Oltnerstrasse, Abschnitt Burmatt, Situation 1:200	Dok. Nr. 507.FGO.EPP003	WiU 2
Oltnerstrasse, Abschnitt Chärne, Situation 1:200	Dok. Nr. 507.FGO.EPP004	WiU 3
Gösgerstrasse, Abschnitt GB Nr. 820 bis Eichwald, Situation 1:200	Dok. Nr. 507.FGO.EPP005	WiU 4

Gleichzeitig - aber unabhängig vom Gesamtprojekt ERO - werden folgende Erschliessungspläne aufgelegt:

2. Umgestaltungsmassnahmen Winznau

Oltnerstrasse, Abschnitt Ausserdorf bis Burmatt, Situation 1:500	Dok. Nr. 507.FGO.EPP007	WiUU 1 ²⁾
Oltnerstrasse, Abschnitt Burmatt bis Chärne, Situation 1:500	Dok. Nr. 507.FGO.EPP008	WiUU 2
Oltnerstrasse, Abschnitt Dorfkern bis GB Nr. 820, Situation 1:500	Dok. Nr. 507.FGO.EPP009	WiUU 3
Knoten Oltner- / Trimbacher- / Gösgerstrasse, Kreisel Rankwog, Situation 1:200	Dok. Nr. 506.FGO.EPP010	WiUU 4

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) für 1. und 2. folgende Berichte und Pläne auf:

Technischer Bericht	Dok.-Nr. 507.FGO.EPB001
Massnahmenkonzept und Verkehrsbeziehungen, Situation 1:2'000	Dok.-Nr. 507.FGO.EPP006

3. Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Winznau

Gegenstand der Planaufgabe bildet, gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), Art. 24 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) sowie § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO), überdies das Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Winznau. Dieses gibt Aufschluss über die Lärmbelastung sowie Art und Wirksamkeit der geplanten Sanierungsmassnahmen. Zudem enthält es Anträge um Erteilung von Erleichterungen nach LSV Art. 14 Abs. 1. Das SSP umfasst folgende Pläne:

Oltnerstrasse / Gösgerstrasse, Lärmsanierungsprojekt, Technischer Bericht	Dok.-Nr. 06-022 Planteam	WiS 1 ³⁾
Vorprojekt Lärmschutzwand	Dok.-Nr. 06-198 Planteam	WiS 2

Auflagezeit: 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007

Auflageorte: - Gemeindeverwaltung Winznau, Oltnerstrasse 9, 4652 Winznau
- Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4600 Olten

¹⁾ WiU = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.
²⁾ WiUU = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.
³⁾ WiS = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.

e. Öffentliche Planaufgabe Gemeinde Trimbach

Gestützt auf §§ 15ff i.V.m. §§ 68 und 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG) wird die Nutzungsplanung (Erschliessungs- und Gestaltungspläne) zum Gesamtprojekt "Entlastung Region Olten (ERO)", Umgestaltungsmassnahmen Trimbach öffentlich aufgelegt.

Gegenstand der Nutzungsplanung bilden die Umgestaltungsmassnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz. Im Einzelnen sind folgende Pläne Gegenstand der Planaufgabe:

1. Umgestaltungsmassnahmen Trimbach

Baslerstrasse, Abschnitt Gemeindegrenze Olten - Brückenstr., Situation 1:500	Dok. Nr. 505.GRO.EPP002	TU 1 ¹⁾
Baslerstrasse, Abschnitt Brückenstrasse - Milchgasse, Situation 1:500	Dok. Nr. 505.GRO.EPP003	TU 2
Baslerstrasse, Abschnitt Milchgasse - Rebbergstrasse, Situation 1:500	Dok. Nr. 505.GRO.EPP004	TU 3

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Technischer Bericht	Dok.-Nr. 505.GRO.EPB001
Massnahmenkonzept und Verkehrsbeziehungen, Si- tuation 1:1'000	Dok.-Nr. 505.GRO.EPP005

2. Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Trimbach

Gegenstand der Planaufgabe bildet, gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), Art. 24 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) sowie § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO), überdies das Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Trimbach. Dieses gibt Aufschluss über die Lärmbelastung sowie Art und Wirksamkeit der geplanten Sanierungsmassnahmen. Zudem enthält es Anträge um Erteilung von Erleichterungen nach LSV Art. 14 Abs. 1. Das SSP umfasst folgende Pläne:

Baslerstrasse, Lärmsanierungsprojekt

Technischer Bericht	Dok. Nr. A2814 G+P	TS 1 ²⁾
Akustisches Projekt	Dok. Nr. März 06 KFB AG	TS 2

Auflagezeit: 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007

Auflageorte: - Gemeindeverwaltung Trimbach, Baslerstrasse 122, 4632 Trimbach
- Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4600 Olten

f. Öffentliche Planaufgabe Gemeinde Starrkirch-Wil

Gestützt auf §§ 15ff i.V.m. §§ 68 und 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG) wird die Nutzungsplanung (Erschliessungs- und Gestaltungspläne) zum Gesamtprojekt "Entlastung Region Olten (ERO)", Umgestaltung Starrkirch-Wil öffentlich aufgelegt.

Gegenstand der Nutzungsplanung bilden die Umgestaltungsmassnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz. Im Einzelnen sind folgende Pläne Gegenstand der Planaufgabe:

¹⁾ TU = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.
²⁾ TS = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.

1. Entlastung Region Olten (ERO), Umgestaltungsmassnahmen Starrkirch-Wil

Kantonsstrasse H5 / Aarauerstrasse, Gemeindegrenze Dok. Nr. 506.WAM.EPP002 SU 1¹⁾
 Olten bis Eichstrasse, Situation 1:500

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Technischer Bericht	Dok.-Nr. 506.WAM.EPB001
Verkehrsbeziehungen / Grundlagenübersicht	Dok.-Nr. 506.WAM.EPP003
Dorfstrasse - Waltherhofstrasse, Längenprofil 1:200 /20	Dok.-Nr. 506.WAM.EPP004

2. Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Starrkirch-Wil

Gegenstand der Planaufgabe bildet, gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), Art. 24 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) sowie § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO), überdies das Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Starrkirch-Wil. Dieses gibt Aufschluss über die Lärmbelastung sowie Art und Wirksamkeit der geplanten Sanierungsmassnahmen. Zudem enthält es Anträge um Erteilung von Erleichterungen nach LSV Art. 14 Abs. 1. Das SSP umfasst folgende Pläne:

Aarauerstrasse, Lärmsanierungsprojekt und Akustisches Projekt Dok. Nr. A2660 G+P SS 1²⁾

Auflagezeit: 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007

Auflageorte: - Gemeindeverwaltung Starrkirch-Wil, Wiesenstrasse 3, 4656 Starrkirch-Wil
 - Kreisbauamt II, Amtshausquai 23, 4600 Olten

g. Öffentliche Planaufgabe Gemeinde Hägendorf

Gestützt auf §§ 15ff i.V.m. §§ 68 und 69 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG) wird die Nutzungsplanung (Erschliessungs- und Gestaltungspläne) zum Gesamtprojekt "Entlastung Region Olten (ERO)", Umgestaltungsmassnahmen Hägendorf öffentlich aufgelegt.

Gegenstand der Nutzungsplanung bilden die Umgestaltungsmassnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz. Im Einzelnen sind folgende Pläne Gegenstand der Planaufgabe:

1. Umgestaltungsmassnahmen Hägendorf

Solothurnerstrasse H5, Abschnitt Dorfeinfahrt bis Herzelacker, Situation 1:500 Dok. Nr. 501.RLO.EPP002 HU 1³⁾

Solothurnerstrasse H5, Abschnitt Herzelgasse bis Bahnweg, Situation 1:500 Dok. Nr. 501.RLO.EPP003 HU 2

Dazu liegen zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) folgende Berichte und Pläne auf:

Technischer Bericht	Dok.-Nr. 501.RLO.EPB001
Massnahmenkonzept und Verkehrsbeziehungen, Übersicht 1:2'500	Dok.-Nr. 501.RLO.EPP004

2. Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Hägendorf

¹⁾ SU = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.
²⁾ SS = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.
³⁾ HU = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.

Gegenstand der Planaufgabe bildet, gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), Art. 24 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) sowie § 7 der Lärmschutzverordnung des Kantons Solothurn (LSV-SO), überdies das Strassenlärmsanierungsprojekt (SSP) Hägendorf. Dieses gibt Aufschluss über die Lärmbelastung sowie Art und Wirksamkeit der geplanten Sanierungsmassnahmen. Zudem enthält es Anträge um Erteilung von Erleichterungen nach LSV Art. 14 Abs. 1. Das SSP umfasst folgende Pläne:

Solothurnerstrasse / Oltnerstrasse, Lärmsanierungs- Dok. Nr. A2777 G+P HS 1')
projekt und Akustisches Projekt

Auflagezeit: 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007

Auflageorte: - Bauverwaltung der Einwohnergemeinde, Bachstrasse 13, Eingang Polizeiposten
(2. Stock), Sitzungszimmer, 4614 Hägendorf
- Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4600 Olten"

h. Rechtsmittel

Alle Publikationen enthielten den Hinweis:

„Einsprachen können innerhalb der Auflagezeit beim Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Rötihof, 4509 Solothurn, schriftlich eingereicht werden. Sie sollen einen Antrag und eine Begründung enthalten und aus der Einsprache soll ersichtlich sein, welcher Plan angefochten wird.“

1.2 Umweltverträglichkeitsbericht und Raumplanungsbericht

Bei der Anlage handelt es sich um eine Hauptstrasse, die mit Bundeshilfe gebaut wird und der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt (Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988, UVPV, SR 814.011, Anhang Ziffer 11.2 und Ziffer 11.3). Das gilt - wegen des Sachzusammenhangs - auch für die flankierenden Umgestaltungsmassnahmen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz, soweit sie als Bestandteil des Gesamtprojektes ERO öffentlich aufgelegt worden sind. Neben dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) liegt auch der Raumplanungsbericht (RPB) gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1) vor. Massgebliches Verfahren für die UVP ist das Nutzungsplanverfahren.

Bei den aufgelegten Nutzungsplänen (§ 14 PBG) handelt es sich im Wesentlichen um Erschliessungspläne (§§ 39 - 43 PBG), zum Teil haben sie auch Gestaltungsplancharakter (§ 44 PBG). Die Erschliessungspläne legen insbesondere Raum und Höhenlage der Verkehrsanlagen und die zugehörigen Grünanlagen fest, aber auch gestalterische Elemente und Grundsätze für die Verkehrsregelung, soweit diese für die Erschliessungspläne von Bedeutung sind. Mit dieser projektdefinierten Genauigkeit macht die Erschliessungsplanung ein nachlaufendes Baubewilligungsverfahren überflüssig (§ 3 Abs. 2 lit. b) der kantonalen Bauverordnung vom 3. Juli 1978 (KBV, BGS 711.61). Die Erschliessungspläne bilden insbesondere auch den Rechtstitel für die Abtretung des in den Erschliessungsplänen für die öffentlichen Anlagen bestimmten Landes und beschränkter dinglicher Rechte daran sowie die Enteignung von aus dem Grundeigentum hervorgehenden Nachbarrechten und persönlichen Rechten von Mietern und Pächtern der von der Enteignung betroffenen Grundstücke (vgl. §§ 42 und 73 PBG i.V.m. § 228 des Einführungsgesetzes zum Zivilgesetzbuch vom 4. April 1954, EG ZGB, BGS 211.1).

1.3 Gegenstand des Projektes

Gegenstand des Projektes und mithin anfechtbar sind somit:

1') HS = Arbeitstitel, welche in der Publikation nicht erschienen.

- die vorgenannten Nutzungspläne zur neuen Kantonsstrasse H5b, Abschnitt Olten, Wangen b.O. und Rickenbach (inkl. Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen und Rodungsgesuch)
- die Umgestaltungsmassnahmen auf den bestehenden Kantonsstrassen in Olten, Wangen b.O., Rickenbach, Winznau, Trimbach, Starrkirch-Wil und Hägendorf, soweit diese Genehmigungsinhalt des Nutzungsplanes sind
- die entsprechenden Strassenlärmsanierungsprojekte in den genannten Gemeinden.

1.4 Flankierende Massnahmen und andere kommunale Pläne

Die flankierenden Massnahmen auf den Gemeindestrassen (sofern ausdrücklich als solche bezeichnet) und andere kommunale Erschliessungspläne, welche zur Abstimmung auf die kantonale Planung gleichzeitig aufgelegt worden sind, liegen in der Kompetenz der kommunalen Planungsbehörden. Deren Inhalt interessiert im Zusammenhang mit dem kantonalen Projekt nur insofern, als sie die Intentionen derselben unterstützen bzw. diesem nicht konzeptionell entgegenlaufen dürfen. Ob diese Voraussetzungen quantitativ und qualitativ erfüllt sind, kann Gegenstand einer Einsprache oder Beschwerde sein und ist bei der allfälligen Behandlung derselben im Einzelfall zu entscheiden (siehe Ziffer 6 und 7 hienach).

2. Einsprachen

Innert der 30-tägigen Einsprachefrist sind gegen das Projekt folgende Einsprachen eingegangen:

1. Bürki Erika und René, Hinterer Steinacker 10, 4600 Olten
2. Nünlist-Kumschick Kurt und Gertrud, Hinterer Steinacker 35, 4600 Olten
3. Waldschmidt Beat, Alte Oltnerstrasse 53, 4652 Winznau
4. Aare Energie AG, Solothurnerstrasse 21, Postfach, 4601 Olten
5. Biedermann Alice und Urs, Oltnerstrasse 47, 4652 Winznau
6. Leemann Rudolf und Mitunterzeichner, Hausmattrain 36, 4600 Olten
7. Wehrli Martin, Solothurnerstrasse 14, Postfach 165, 4613 Rickenbach
8. Capirone Markus, Mühle, Mittelgäustrasse 2, 4613 Rickenbach; v.d. Stampfli Rechtsanwälte, Walter Keller, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn
9. Baer Schriften AG, Aarburgerstrasse 78, 4600 Olten; v.d. Oliver Wächter, Advokat, Aarburgerstrasse 6, Postfach 1360, 4601 Olten
10. Baugenossenschaft Dreitannen, Im Kleinholz 55, 4600 Olten; v.d. Stefan Hagmann, Rechtsanwalt, Hauptgasse 20, Postfach 1823, 4601 Olten
11. Grob-Bertschinger A. und A., Oltnerstrasse 46, 4652 Winznau
12. Restaurant Rütli, Siegfried Eiholzer, Dorfstrasse 3, 4656 Starrkirch-Wil
13. Borner Antoinette, v.d. Borner Edmund, Sonnhalde 9, 4612 Wangen b.O.

14. Wagner-Broillet Sven und Véronique, Chrummatt 28, 4612 Wangen b.O.
15. Rüeegger Andreas, Im Brodkorb 11, 4612 Wangen b.O.
16. Kaiser Lucia und Klaus, Walterhofstrasse 8, 4656 Starrkirch-Wil
17. D'Addario Domenico, Hinterer Steinacker 22, 4600 Olten
18. Schmid-Schlüssel Rolf, Kirchweg 3, 4612 Wangen b.O.
19. Wyss Daniel, Mittelgäustrasse 21, 4616 Kappel
20. Metzgerei Hagmann, Friedrich Hagmann, Dorfstrasse 4, 4656 Starrkirch-Wil
21. Wirth Matthias und Barbara, Hausmattrain 38, 4600 Olten
22. Obrist Anton und Cécile, Weidstrasse 43, 4656 Starrkirch-Wil
23. Huber Esther, Baslerstrasse 251, 4632 Trimbach, p.A. Bartenheimerstrasse 41, Postfach 353, 4009 Basel
24. Grob Wahl Esther und Wahl Anouk, Walterhofstrasse 10, 4656 Starrkirch-Wil
25. Schneider-Cheffre Marlise, Felsenweg 28, 4632 Trimbach
26. Raiffeisenbank Winznau, Unterdorfstrasse 2, 4652 Winznau; v.d. Platzer Strausak Gruner Partner, Rechtsanwälte, Gurzelngasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn
27. Haefely Urs, Oltnerstrasse 1, 4614 Hägendorf
28. Häfliger-Fritschi Liliane, Dorfstrasse 174, Postfach 255, 4612 Wangen b.O.
29. Aare Energie AG, Manfred Strub, Solothurnerstrasse 21, Postfach, 4601 Olten
30. Nguyen Cong und Nguyen Dao Loan, Walterhofstrasse 4, 4656 Starrkirch-Wil
31. Apollonio Michelino, Via Varenna 36, 6600 Locarno
32. Allemann-Wiesler Otto, Mittelgäustrasse 25, 4616 Kappel
33. Bitterli-Studer Roman und Astrid, Mittelgäustrasse 63, 4616 Kappel
- 33.a Studer-Grossmann Anton und Annelies, Mittelgäustrasse 61, 4616 Kappel
34. Bernet Peter und Emmi, Mühlegasse 28, 4613 Rickenbach
35. von Felten Christoph, Oberdorfstrasse 10, 4652 Winznau
36. Theiler Ruth, Mühlegasse 29, 4613 Rickenbach; v.d. Mattarel von Arx Finger Wächter, Advokatur, Aarburgerstrasse 6, Postfach 1360, 4601 Olten
37. Bachofner Katharina, Weidstrasse 39, 4656 Starrkirch-Wil
- 37.a Bachofner Heinz und Gerda, Weidstrasse 39, 4656 Starrkirch-Wil

14

38. Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Solothurn, Postfach 804, 4501 Solothurn
39. Schumacher Kilian und Esther, Hinterer Steinacker 29, 4600 Olten; v.d. Holzach und Partner, Advokatur, Dufourstrasse 11, Postfach 336, 4010 Basel
40. Ciccone Luciano und Angiolina, Hinterer Steinacker 9, 4600 Olten
41. Pfenninger-Berger Max und Madeleine, Hausmattrain 7, 4600 Olten; v.d. Boner und Hofmann, Rechtsanwälte und Notariat, Pelzgasse 15, Postfach, 5001 Aarau
42. Rohr Thomas und Esther, Solothurnstrasse 18, 4614 Hägendorf; v.d. Dr. Arthur Haefli-ger, Rechtsanwalt und Notar, Baslerstrasse 30, Postfach, 4601 Olten
43. Ritter-Tiemann Patrick und Sonja, Mittelgäustrasse 56, 4616 Kappel
44. Reischl-Bösiger Martin und Bösiger Reischl Mirjam, Mittelgäustrasse 5, 4616 Kappel
45. Barth Beat, Neumattweg 2, 4652 Winznau
46. Barth Anita, Neumattweg 2, 4652 Winznau
47. Hohl Verena und Giovanni, Walterhofstrasse 12, 4656 Starrkirch-Wil
48. Bähler-Marti Doris und Stefan, Waldheim 18, 4600 Olten
- 48.a Impiombato N. und G., Hausmattrain 16, 4600 Olten
- 48.b Peyer Michael, Hausmattrain 15, 4600 Olten
- 48.c Sudan Alexandra, Hausmattrain 15, 4600 Olten
- 48.d Moor Marion und Peter, Vorderer Steinacker 5, 4600 Olten
49. Schelbert Annemarie und Josef, Aarburgerstrasse 88, 4600 Olten
50. Hug Felix, Kleinfeldstrasse 12, 4656 Starrkirch-Wil
51. Anwohner und Grundstückeigentümer Waldheim, 4600 Olten; v.d. Tschabrun Sandra, Waldheim 56, 4600 Olten
52. Nünlist Stefan, Vorderer Steinacker 19, Postfach 1424, 4601 Olten
53. Bewohner Liegenschaft Hausmattrain 4, 4600 Olten; v.d. Hagmann-Kilcher Eduard.-C., Hausmattrain 4, 4600 Olten
54. Teuber Armin und Lucie, Hausmattrain 20, 4600 Olten
55. Iseli-Zaugg Fritz und Lony, Hausmattrain 10, 4600 Olten
56. Lüscher-Wälchli Annamarie und Peter, Altmattweg 56, 4600 Olten
57. Fink Rina, Solothurnerstrasse 175, 4600 Olten
58. Engler-Zimmerli L., Solothurnerstrasse 187, 4600 Olten

59. Ciccone Angela und Giuseppe, Solothurnerstrasse 179, 4600 Olten
60. Kägi-Munzinger Bernhard und Doris, Solothurnerstrasse 177, 4600 Olten
61. Dietschi-Jeker Adolf und Rita, Solothurnerstrasse 171, 4600 Olten
62. Weibel Jacqueline, Mittelgäustrasse 5, 4616 Kappel
63. Düggeli Peter und Mitunterzeichner, Mittelgäustrasse 69, 4616 Kappel
64. Mangarelli-Wyss Jeannette, Antonio und Andrea Alberto Hägendorfstrasse 2, 4616 Kappel
65. Krummenacher-Obrist Claudia und Walter, Weidstrasse 43, 4656 Starrkirch-Wil
66. Reichmuth Stefan, Eichstrasse 1, 4656 Starrkirch-Wil
67. Anwohner Eichstrasse und Gärtnerstrasse, 4656 Starrkirch-Wil; v.d. Neuenschwander Margrit, Gärtnerstrasse 6, 4656 Starrkirch-Wil
68. Troller Kurt, Oltnerstrasse 10, 4652 Winznau
69. AG Hunziker & Cie, c/o Holcim (Schweiz) AG, Hagenholzstrasse 83, 8050 Zürich
70. Wyss-Schuler Frieda, Hägendorfstrasse 2, 4616 Kappel
71. Studer Doris, Im Kleinholz 55, 4600 Olten
72. Meier Bernhard, Oberer Rolliring 7, 4614 Hägendorf
73. Pascale Roberta und Antonio, Niederamtstrasse 4, 4656 Starrkirch-Wil
74. Lauber Marcel, Chrummatt 15, 4612 Wangen b.O.
75. Anwohner Chrummatt, 4612 Wangen b.O.; v.d. Stampfli Maurice, Chrummatt 2, 4612 Wangen b.O.
76. Peter E., Mittelgäustrasse 36, 4616 Kappel
77. Deschenaux-Rötheli Elisabeth, Mittelgäustrasse 42, 4616 Kappel
78. Probst-Hafner Anton und Erika, Gehrenmatt 11, 4616 Kappel
79. Kutos Rudolf und Wyss Beatrice, Mittelgäustrasse 40, 4616 Kappel
80. Studer Kuno, Bachmatt 2, 4616 Kappel
81. Heel André und Mirjam, Blackenmatt 17, 4612 Wangen b.O.
82. Bürgergemeinde Wangen b.O., 4612 Wangen b.O.; v.d. Glättli Stäuble, Advokatur und Notariat, Martin Disteli-Strasse 9, Postfach 768, 4601 Olten
83. Pfefferli-Fürst Roman, Mittelgäustrasse 1, 4612 Wangen b.O.
- 84.a Sozialdemokratische Partei, Sektion Wangen b.O., Im Länтели 19, 4612 Wangen b.O.

- 84.b Haussener Pascal, Mittelgäustrasse 76, 4612 Wangen b.O.
- 84.c Wagner Claude, Herrenacker 2, 4612 Wangen b.O.
85. Pfefferli-Frey Judith und Franz, Mittelgäustrasse 1, 4612 Wangen b.O.
86. Deschenaux Gabriella, Dünnerstrasse 13, 4614 Hägendorf
87. Roto E. Peier und Co., p.A. Edmund Peier, Kirchenweg 21, 4613 Rickenbach
88. Einwohnergemeinde Rickenbach, 4613 Rickenbach
89. von Felten-Gut Johann, Mühleweg 21, 4632 Trimbach
90. Hans Schön AG, Sanitär, Heizung, Spenglerei, Baslerstrasse 18, 4632 Trimbach; v.d. Dr. Dominik Strub, Rechtsanwalt, Ringstrasse 1, Postfach, 4603 Olten
91. Eba Immobilien AG, Baslerstrasse 44, 4632 Trimbach
92. Schwegler Marcel und Irene , Oltnerstrasse 14, 4652 Winznau
93. Schmid-Schweizer Hans, Heidi und Michel, Oltnerstrasse 109, 4652 Winznau
94. Meier-Hug Gerold und Beatrice, Alte Oltnerstrasse 1, 4652 Winznau
95. von Däniken-Gubler Marlis und Josef, Oltnerstrasse 103, 4652 Winznau
96. Gisiger Markus und Renata, Oltnerstrasse 105, 4652 Winznau
97. Peier-Lämmli Urs, Dornacherstrasse 2, 4710 Balsthal
98. Frey Thomas, Florastrasse 68, 4600 Olten
99. Bühlmann-Meier Hans Ulrich und Susanne, Eggenschwiler-Kaiser Viktor und Ruth , Bösch Leni, Spielmann Antoinette, 4600 Olten; v.d. Dr. Thomas A. Müller, Rechtsanwalt und Notar, Dornacherstrasse 10, 4600 Olten
100. von Arx Birgit und André, Dorfstrasse 2, 4656 Starrkirch-Wil; v.d. Dr. Roland Winiger, Rechtsanwalt und Notar, Amthausquai 27, Postfach 1113, 4603 Olten
101. Thommen-von Arx Antoinette, Ziegelfeldstrasse 71, 4603 Olten; v.d. Marc Thommen, W. Thommen AG, Architekten und Planer, Ziegelackerstrasse 5, 4603 Olten
102. W. Thommen AG, Architekten und Planer, Ziegelackerstrasse 5, 4603 Olten
103. Di Franco-Polonioli Martina, Hinterer Steinacker 31, 4600 Olten; v.d. Dr. Roland Winiger, Rechtsanwalt und Notar, Amthausquai 27, Postfach 1113, 4603 Olten
104. Heyberger Bénédicte und Jérôme, Hinterer Steinacker 14, 4600 Olten
105. Schmid Rolf, Höhenstrasse West 23, 4600 Olten
106. Beutler-Hanhart Marie-Louise, Solothurnerstrasse 181, 4600 Olten

107. IG Velo Region Olten, Solothurnerstrasse 107, 4601 Olten; v.d. Claudia Heusi, Rechtsanwältin, Bielstrasse 3, Postfach.963, 4502 Solothurn
108. Einwohnergemeinde Kappel, 4616 Kappel, Einwohnergemeinde Gunzgen, 4617 Gunzgen; v.d. Hans Bättig, Fürsprecher, Advokatur 56, Schwarztorstrasse 56, Postfach 530, 3000 Bern 14
109. Touring Club Schweiz, Regionalgruppe Olten, Dornacherstrasse 24, 4600 Olten
110. procap, Schweizerischer Invaliden-Verband, Frobürgstrasse 4, Postfach, 4601 Olten
111. Einwohnergemeinde Kestenholz, Neue Strasse 1, Postfach 90, 4703 Kestenholz
112. Dobler Linus, Im Kleinholz 3, 4600 Olten; v.d. Daniel Bitterli, Rechtsanwalt, Dornacherstrasse 26, Postfach, 4603 Olten
113. Tivona Phi AG, Schäferweg 18, 4019 Basel; v.d. Martin Schwaller, Fürsprecher, Notar, Obere Vorstadt 37, 5001 Aarau
114. Schibli-Schibli Irene und Reto, Martin-Disteli-Strasse 96, 4600 Olten
115. Zysset Messebau AG, Solothurnerstrasse 319 - 323, 4601 Olten
116. Stockwerkeigentümergeinschaft Hausmattrain 28 und Hausmattrain 30, 4600 Olten; v.d. Dr. Arthur Haefliger, Rechtsanwalt und Notar, Baslerstrasse 30, Postfach, 4601 Olten
117. Christen René, Hausmattrain 50, 4600 Olten
118. Brupbacher Jürg und Susanne, Fustlighalde 9, 4600 Olten
119. Herren Hans-Rudolf, Solothurnerstrasse 341, 4600 Olten
120. Freisinnig Demokratische Partei der Stadt Olten, Daniel Probst, Hornusserstrasse 9, 4600 Olten
121. Heim-Flury Mathias und Flury Heim Monika, Hausmattrain 44, 4600 Olten
122. Wohnbaugenossenschaft Olten und Umgebung, c/o Dr. Peter Bont, Rechtsanwalt und Notar, Dornacherstrasse 26, 4603 Olten
123. Himmelreich Hans Erich, Hausmattrain 36, 4600 Olten
124. Kerschbaumer Dieter und Irene, Hausmattrain 62, 4600 Olten
125. Christen-Ess Johann und Hilda, Ziegelfeldstrasse 73, 4600 Olten
126. Studer Liliane, Im Lünteli 19, 4612 Wangen b.O.
127. Busbetriebe Olten Gösgen Gäu, Industriestrasse 30 - 34, Postfach 334, 4612 Wangen b.O.
128. Vögeli Dr. Hans, Allmendstrasse 50, 4612 Wangen b.O.
129. Naef Walter und Liselotte, Dorfstrasse 90, 4612 Wangen b.O.

130. Huber Esther und Mitunterzeichner, Baslerstrasse 251, 4632 Trimbach, p.A. Bartenheimerstrasse 4, Postfach 353, 4009 Basel
131. Ackermann Toni, Mühlegasse 16, 4613 Rickenbach
132. Eiholzer Gebäudemanagement AG, Juchstrasse 1, 4656 Starrkirch-Wil
133. Stark Thomas und Claudia, Niederamtstrasse 2, 4656 Starrkirch-Wil
134. Catalano Giuseppe Pino, Aarauerstrasse 23, 4656 Starrkirch-Wil
135. Grob Thomas, Oltnerstrasse 13, 4652 Winznau
136. Bionda Reto und Sandra, Oltnerstrasse 89, 4652 Winznau
137. Meneghini Candido, Baslerstrasse 247, 4632 Trimbach
138. Uebelhart-Bader E. + S., Postfach, 4613 Rickenbach
139. Radwan Lilo, 31a chemin des Mollies, 1293 Bellevue.

3. Rückzug der Einsprachen

- 3.1 Folgende Einsprachen wurden vorbehaltlos zurückgezogen und können kosten- und entschädigungslos von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden:
- Nr. 3: Waldschmidt Beat, Alte Oltnerstrasse 53, 4652 Winznau
 - Nr. 24: Grob Wahl Esther und Wahl Anouk, Walterhofstrasse 10, 4656 Starrkirch-Wil
 - Nr. 28: Häfliger-Fritschi Liliane, Dorfstrasse 174, Postfach 255, 4612 Wangen b.O.
 - Nr. 31: Apollonio Michelino, Via Varenna 36, 6600 Locarno
 - Nr. 37: Bachofner Katharina, Weidstrasse 39, 4656 Starrkirch-Wil
 - Nr. 45: Barth Beat, Neumattweg 2, 4652 Winznau
 - Nr. 46: Barth Anita, Neumattweg 2, 4652 Winznau
 - Nr. 52: Nünlist Stefan, Vorderer Steinacker 19, Postfach 1424, 4601 Olten
 - Nr. 56: Lüscher-Wälchli Annamarie und Peter, Altmattweg 56, 4600 Olten
 - Nr. 57: Fink Rina, Solothurnerstrasse 175, 4600 Olten
 - Nr. 58: Engler-Zimmerli L., Solothurnerstrasse 187, 4600 Olten
 - Nr. 59: Ciccone Angela und Giuseppe, Solothurnerstrasse 179, 4600 Olten
 - Nr. 60: Kägi-Munzinger Bernhard und Doris, Solothurnerstrasse 177, 4600 Olten
 - Nr. 61: Dietschi-Jeker Adolf und Rita, Solothurnerstrasse 171, 4600 Olten

- Nr. 62: Weibel Jacqueline, Mittelgäustrasse 5, 4616 Kappel
- Nr. 63: Flück Rolf, von Arb Arzu, von Rohr Anna, Baumgartner Rita, von Arx Martin, Fu Thien Xuan, Beck Stephanie, von Arx Monika
- Nr. 66: Reichmuth Stefan, Eichstrasse 1, 4656 Starrkirch-Wil
- Nr. 67: Anwohner Eichstrasse und Gärtnerstrasse, 4656 Starrkirch-Wil; v.d. Neuschwander Margrit, Gärtnerstrasse 6, 4656 Starrkirch-Wil
- Nr. 73: Pascale Roberta und Antonio, Niederamtstrasse 4, 4656 Starrkirch-Wil
- Nr. 79: Kutos Rudolf und Wyss Beatrice, Mittelgäustrasse 40, 4616 Kappel
- Nr. 82: Bürgergemeinde Wangen b.O., 4612 Wangen b.O.; v.d. Glättli Stäuble, Advokatur und Notariat, Martin Disteli-Strasse 9, Postfach 768, 4601 Olten
- Nr. 89: von Felten-Gut Johann, Mühleweg 21, 4632 Trimbach
- Nr. 94: Meier-Hug Gerold und Beatrice, Alte Oltnerstrasse 1, 4652 Winznau
- Nr. 97: Peier-Lämmli Urs, Dornacherstrasse 2, 4710 Balsthal
- Nr. 98: Frey Thomas, Florastrasse 68, 4600 Olten
- Nr. 101: Thommen-von Arx Antoinette, Ziegelfeldstrasse 71, 4603 Olten; v.d. Marc Thommen, W. Thommen AG, Architekten und Planer, Ziegelackerstrasse 5, 4603 Olten
- Nr. 102: W. Thommen AG, Architekten und Planer, Ziegelackerstrasse 5, 4603 Olten
- Nr. 105: Schmid Rolf, Höhenstrasse West 23, 4600 Olten
- Nr. 106: Beutler-Hanhart Marie-Louise, Solothurnerstrasse 181, 4600 Olten
- Nr. 109: Touring Club Schweiz, Regionalgruppe Olten, Dornacherstrasse 24, 4600 Olten
- Nr. 114: Schibli-Schibli Irene und Reto, Martin Disteli-Strasse 96, 4600 Olten
- Nr. 115: Zysset Messebau AG, Solothurnerstrasse 319 - 323, 4601 Olten
- Nr. 118: Brupbacher Jürg und Susanne, Fustlighalde 9, 4600 Olten
- Nr. 120: Freisinnig Demokratische Partei der Stadt Olten, Daniel Probst, Hornusserstrasse 9, 4600 Olten
- Nr. 129: Naef Walter und Liselotte, Dorfstrasse 90, 4612 Wangen b.O.
- Nr. 131: Ackermann Toni, Mühlegasse 16, 4613 Rickenbach
- Nr. 134: Catalano Giuseppe Pino, Aarauerstrasse 23, 4656 Starrkirch-Wil
- Nr. 138: Uebelhart-Bader E. + S., Postfach, 4613 Rickenbach.

3.2 Folgende Einsprachen werden zufolge Vergleichs zurückgezogen und von der Geschäftskontrolle abgeschrieben:

- Nr. 2: Nünlist-Kumschick Kurt und Gertrud, Hinterer Steinacker 35, 4600 Olten
- Nr. 4: Aare Energie AG, Solothurnerstrasse 21, Postfach, 4601 Olten
- Nr. 5: Biedermann Alice und Urs, Oltnerstrasse 47, 4652 Winznau
- Nr. 7: Wehrli Martin, Solothurnerstrasse 14, Postfach 165, 4613 Rickenbach
- Nr. 8: Capirone Markus, Mühle, Mittelgäustrasse 2, 4613 Rickenbach; v.d. Stampfli Rechtsanwälte, Walter Keller, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn
- Nr. 9: Baer Schriften AG, Aarburgerstrasse 78, 4600 Olten; v.d. Rechtsanwalt Oliver Wächter, Advokat, Aarburgerstrasse 6, Postfach 1360, 4601 Olten
- Nr. 10: Baugenossenschaft Dreitannen, Im Kleinholz 55, 4600 Olten; v.d. Stefan Hagmann, Rechtsanwalt, Hauptgasse 20, Postfach 1823, 4601 Olten
- Nr. 13: Borner Antoinette, v.d. Borner Edmund, Sonnhalde 9, 4612 Wangen b.O.
- Nr. 14: Wagner-Broillet Sven und Véronique, Chrummatt 28, 4612 Wangen b.O.
- Nr. 17: D'Addario Domenico, Hinterer Steinacker 22, 4600 Olten
- Nr. 18: Schmid-Schlüssel Rolf, Kirchweg 3, 4612 Wangen b.O.
- Nr. 21: Wirth Matthias und Barbara, Hausmattrain 38, 4600 Olten
- Nr. 26: Raiffeisenbank Winznau, Unterdorfstrasse 2, 4652 Winznau; v.d. Platzer Strausak Gruner Partner, Rechtsanwälte, Gurzelgasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn
- Nr. 27: Haefely Urs, Oltnerstrasse 1, 4614 Hägendorf
- Nr. 29: Aare Energie AG, Manfred Strub, Solothurnerstrasse 21, Postfach, 4601 Olten
- Nr. 34: Bernet Peter und Emmi, Mühlegasse 28, 4613 Rickenbach
- Nr. 35: von Felten Christoph, Oberdorfstrasse 10, 4652 Winznau
- Nr. 36: Theiler Ruth, Mühlegasse 29, 4613 Rickenbach; v.d. Mattarel von Arx Finger Wächter, Advokatur, Aarburgerstrasse 6, Postfach 1360, 4601 Olten
- Nr. 39: Schumacher Kilian und Esther, Hinterer Steinacker 29, 4600 Olten; v.d. Holzsch und Partner, Advokatur, Dufourstrasse 11, Postfach 336, 4010 Basel
- Nr. 41: Pfenninger-Berger Max und Madeleine, Hausmattrain 7, 4600 Olten; v.d. Boner und Hofmann, Rechtsanwälte und Notariat, Pelzgasse 15, Postfach, 5001 Aarau
- Nr. 42: Rohr Thomas und Esther, Solothurnstrasse 18, 4614 Hägendorf; v.d. Dr. Arthur Haefliger, Rechtsanwalt und Notar, Baslerstrasse 30, Postfach, 4601 Olten
- Nr. 48.a: Impiombato N. und G., Hausmattrain 16, 4600 Olten

- Nr. 48.b: Peyer Michael, Hausmattrain 15, 4600 Olten
- Nr. 48.c: Sudan Alexandra, Hausmattrain 15, 4600 Olten
- Nr. 48.d: Moor Marion und Peter, Vorderer Steinacker 5, 4600 Olten
- Nr. 49: Schelbert Annemarie und Josef, Aarburgerstrasse 88, 4600 Olten
- Nr. 53: Bewohner Liegenschaft Hausmattrain 4, 4600 Olten; v.d. Hagmann-Kilcher Eduard.-C., Hausmattrain 4, 4600 Olten
- Nr. 54: Teuber Armin und Lucie, Hausmattrain 20, 4600 Olten
- Nr. 55: Iseli-Zaugg Fritz und Lony, Hausmattrain 10, 4600 Olten
- Nr. 68: Troller Kurt, Oltnerstrasse 10, 4652 Winznau
- Nr. 69: AG Hunziker & Cie, c/o Holcim (Schweiz) AG, Hagenholzstrasse 83, 8050 Zürich
- Nr. 71: Studer Doris, Im Kleinholz 55, 4600 Olten
- Nr. 74: Lauber Marcel, Chrummatt 15, 4612 Wangen b.O.
- Nr. 75: Anwohner Chrummatt, 4612 Wangen b.O.; v.d. Stampfli Maurice, Chrummatt 2, 4612 Wangen b.O.
- Nr. 85: Pfefferli-Frey Judith und Franz, Mittelgäustrasse 1, 4612 Wangen b.O.
- Nr. 87: Roto E. Peier und Co., p.A. Edmund Peier, Kirchenweg 21, 4613 Rickenbach
- Nr. 88: Einwohnergemeinde Rickenbach, 4613 Rickenbach
- Nr. 91: Eba Immobilien AG, Baslerstrasse 44, 4632 Trimbach
- Nr. 92: Schwegler Marcel und Irene, Oltnerstrasse 14, 4652 Winznau
- Nr. 95: von Däniken-Gubler Marlis und Josef, Oltnerstrasse 103, 4652 Winznau
- Nr. 96: Gisiger Markus und Renata, Oltnerstrasse 105, 4652 Winznau (teilweise)
- Nr. 99: Bühlmann-Meier Hans Ulrich und Susanne, Eggenschwiler-Kaiser Viktor und Ruth, Bösch Leni, Spielmann Antoinette, 4600 Olten; v.d. Dr. Thomas A. Müller, Rechtsanwalt und Notar, Dornacherstrasse 10, 4600 Olten
- Nr. 103: Di Franco-Polonioli Martina, Hinterer Steinacker 31, 4600 Olten; v.d. Dr. Roland Winiger, Rechtsanwalt und Notar, Amthausquai 27, Postfach 1113, 4603 Olten
- Nr. 104: Heyberger Bénédicte und Jérôme, Hinterer Steinacker 14, 4600 Olten
- Nr. 108: Einwohnergemeinde Kappel, 4616 Kappel, Einwohnergemeinde Gunzgen, 4617 Gunzgen; v.d. Hans Bättig, Fürsprecher, Advokatur 56, Schwarztorstrasse 56, Postfach 530, 3000 Bern 14

- Nr. 110: procap, Schweizerischer Invaliden-Verband, Frobургstrasse 4, Postfach, 4601 Olten
- Nr. 111: Einwohnergemeinde Kestenholz, Neue Strasse 1, Postfach 90, 4703 Kestenholz
- Nr. 112: Dobler Linus, Im Kleinholz 3, 4600 Olten; v.d. Daniel Bitterli, Rechtsanwalt, Dornacherstrasse 26, Postfach, 4603 Olten
- Nr. 113: Tivona Phi AG, Schäferweg 18, 4019 Basel; v.d. Martin Schwaller, Fürsprecher, Notar, Obere Vorstadt 37, 5001 Aarau
- Nr. 116: Stockwerkeigentümergeinschaft Hausmattrain 28 und Hausmattrain 30, 4600 Olten; v.d. Dr. Arthur Haefliger, Rechtsanwalt und Notar, Baslerstrasse 30, Postfach, 4601 Olten
- Nr. 119: Herren Hans-Rudolf, Solothurnerstrasse 341, 4600 Olten
- Nr. 121: Heim-Flury Mathias und Flury Heim Monika, Hausmattrain 44, 4600 Olten
- Nr. 122: Wohnbaugenossenschaft Olten und Umgebung, c/o Dr. Peter Bont, Rechtsanwalt und Notar, Dornacherstrasse 26, 4603 Olten
- Nr. 127: Busbetriebe Olten Gösgen Gäu, Industriestrasse 30 - 34, Postfach 334, 4612 Wangen b.O.
- Nr. 137: Meneghini Candido, Baslerstrasse 247, 4632 Trimbach
- Nr. 139: Radwan Lilo, 31a chemin des Mollies, 1293 Bellevue.

3.3 Zufolge der Verhandlungen mit den Einsprechern (Vergleiche) und Optimierungen ergeben sich gegenüber den vom 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007 öffentlich aufgelegten Nutzungsplänen folgende Änderungen:

- OK 1 / WK 1 / RK 1
Die Baulinie südlich der Kantonsstrasse H5b zwischen der westlichen Grundstücksgrenze von GB-Nr. 2698 Wangen b.O. im Westen und der Strassenüberführung USEGO im Osten wird von der Genehmigung ausgenommen. In diesem Bereich wird die Baulinie in einem nachlaufenden Nutzungsplanverfahren festgelegt.
- OK 1 / OK 2 / OK 5 / OU 1 / OU 2
Abparzellierung vom Grundstück GB-Nr. 701 (Kreisel Säli – Aarebrücke) für einen Parkplatz zu Gunsten GB-Nr. 1556 (nachlaufendes Baubewilligungsverfahren). Erstellen einer Sichtschutzmauer zwischen dem Fuss- und Veloweg und dem abparzellierten Teil von GB-Nr. 701. Erstellen einer Leitschranke entlang Fuss- und Veloweg.
- OK 1
Bei der Grundwasserwanne im Bereich der zukünftigen Personenunterführung Bahnhof Hammer sind ein Absetzbecken und ein Pumpwerk vorgesehen. Für den Unterhalt wird eine Ausstellbucht ergänzt. Diese dient zugleich auch der Erschliessung des „Riggenbachturms“.
- OK 1 / OK 2
Verlängerung der Einspurstrecke für Linksabbieger aus Richtung Ost bei Knoten Olten SüdWest.

– OK 1 / OK 2 / OK 12

Verlängerung der öffentlichen Erschliessungsstrasse bis Liegenschaft von Arx.

– OK 1 / OK 2 / OK 12 / OU 3 / OU 4

Im Bereich des „USEGO-Areals“: Anpassung des Anschlusses der Strassenüberführung USEGO an die bestehende H5 (Knoten USEGO). Integration der ursprünglich auf dem USEGO-Areal geplanten Baumallee in den südlichen Gehweg entlang der Solothurnstrasse.

– OK 1 / OK 2 / OK 5 / OU 1 / OU 2

Gelände ehemaliges Gebäude Aarburgerstrasse Nr. 78: Markierung einer Fläche für den geplanten Bau von Parkplätzen der Baer Schriften AG als Drittprojekt (nachlaufendes Baubewilligungsverfahren).

– OK 3 / WK 3 / RK 3

Entfernung der Werkleitungen im AEM-Perimeter.

– WU 1 / WU 2 / WU 4

Erhöhung Fahrbahnbreite der Mittelgäustrasse Wangen b.O. im Abschnitt Einmündung Neumattstrasse bis Ribacker von 5.50 m auf 5.80 m. Der neue Gehweg nordseitig wird entsprechend reduziert.

– WK 1 / RK 1 / WK 2 / RK 2

Im Bereich der Liegenschaften Mühlegasse 28 und 29, Rickenbach, werden zusätzliche Lärmschutzwände erstellt. Höhe 1.50 m ab Niveau Strasse, Länge ca. 32.00 m (westlich Entlastungsstrasse) und 45.00 m (östlich Entlastungsstrasse). Durchführung nachlaufendes Baubewilligungsverfahren. Erstellen eines Abstellplatzes auf Privatgrundstück Mühlegasse 28.

– WiU 1

In der Gemeinde Winznau wird auf der Oltnerstrasse der Inselkopf Nord um ca. 1.50 m verkürzt. Keine sichtbehindernde Bepflanzung der Rabatte.

– WiU 3

Die bestehenden Parkplätze und das Ein-/Ausfahrtsregime Chärne (GB-Nr. 411) auf die Oltnerstrasse sowie (GB-Nr. 409) Unterdorfstrasse werden aufrecht erhalten, die Grünrabatte angepasst. Deshalb wird die Kantonsstrasse leicht nach Norden verschoben. Auf die vorgesehenen drei Parkplätze (GB-Nr. 712) wird ebenso verzichtet wie auf die vorgesehene Fussgängerschutzinsel Oltnerstrasse. Die Gestaltung des Warteraums Süd und Nord bei dem bestehenden Fussgängerstreifen wird optimiert.

– WiU 3 / WiUU 2

Auf der Oltnerstrasse wird im Anstossbereich von GB-Nr. 789 im Abstand von 3.00 m zum nördlichen Fahrbahnrand eine Mittellinie markiert.

– WiU 3

Auf den Mauerabbruch (inkl. Drahtgeflechtzaun) wird verzichtet. Die Sichtzone (GB-Nr. 412) längs der Kantonsstrasse wird angepasst.

– WiUU 1

Die Ein-/Ausfahrt Oltnerstrasse 47 bleibt im bisherigen Rahmen offen.

– TU 1 / TU 2 / TU 3

Die Waldbaulinie wird aus den kommunalen Erschliessungsplänen übernommen.

– TU 1 / TU 2

Die Fussgängerinsel auf der Baslerstrasse im Bereich GB-Nr. 1222 wird um ca. 3.00 m, jene im Bereich von GB Nr. 661 um ca. 5.00 m nach Norden versetzt.

– TU 3

Die Verkehrsinsel auf der Baslerstrasse wird im nördlichen Abschnitt (Bereich GB-Nr. 1273) um ca. 1.00 m verkürzt.

– SU 1

Auf die Entsorgungsstelle West wird verzichtet. An deren Stelle werden neu Parkplätze (Bereich GB-Nr. 367) erstellt. Die Entsorgungsstelle wird ostseitig Waltherhofstrasse (GB-Nr. 20) angeordnet.

– HU 1 / HU 2

Am Kreisel Solothurnerstrasse / Gäustrasse wird entlang der Hinterkante des Gehweges bei der Liegenschaft Solothurnerstrasse 18 eine Lärmschutzwand von 2.00 m Höhe und ca. 12.00 m Länge erstellt. Mit der Realisierung des Anschlusses Thalackerweg plant die Gemeinde die Fortsetzung der Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 8.00 m entlang der Hinterkante des Gehweges Thalackerweg.

Diese Änderungen sind weder von grundsätzlicher Bedeutung noch wird durch sie ein potentieller Dritter mehr betroffen als durch die aufgelegten Pläne. Insofern fehlt es an einer Betroffenheit im Sinne von § 19 PBG. Die Änderungen sind auch - es sei denn, es wird oben ausdrücklich etwas anderes festgehalten - nicht wesentlich im Sinne von § 3 Abs. 2 lit. b) KBV, weshalb auch keine Baubewilligungspflicht indiziert ist. Die Änderungen sind in den zu genehmigenden Plänen nachgetragen und - zusammen mit den abgeschlossenen Vergleichen - mithin Gegenstand der Genehmigung. Für den Inhalt der Vergleiche wird im Übrigen auf die Akten verwiesen.

4. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

4.1 Die planerischen und rechtlichen Grundlagen der ERO

Nach der Teilrevision des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 20. Dezember 2006 (Inkrafttreten - mit Ausnahmen - am 1. Juli 2007) und insbesondere der Aufhebung von Art. 9 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) entfällt formell die Begründungspflicht für die ERO. Da aber die Genehmigung der Nutzungsplanung und die Behandlung der dagegen eingereichten Rechtsmittel ohnehin eine umfassende raumplanungsrechtliche und umweltrechtliche Interessenabwägung erfordert, gilt es trotzdem Werdegang, Zweck und öffentliches Interesse an dem Projekt einleitend zusammengefasst darzustellen.

4.1.1 Richtplan 2000

Der kantonale Richtplan 2000 enthält die ERO als Festsetzung und hält folgendes fest (TV Ziffer 3.2):

„Entlastung Region Olten

Der Regierungsrat genehmigte am 28. Juni 1994 den Verkehrsrichtplan Olten/Gösigen/Gäu. Damit war die Basis für die Weiterbearbeitung der Verkehrsprojekte in der Region Olten gegeben. Das heute vorliegende Gesamtverkehrsprojekt Olten baut auf dem genehmigten Verkehrsrichtplan auf und berücksichtigt die folgenden wichtigsten Schlussfolgerungen:

- Die Entlastung der bestehenden Hauptverkehrsstrasse im Bereich Olten-West und Wangen b.O. ist nur möglich, wenn neue Entlastungsstrassen gebaut werden.
- Entlastungsstrassen dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn gleichzeitig flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz verwirklicht werden. Die Konzeptideen zur Verbesserung des Nord-Süd-Verkehrs in der Stadt Olten und des Ostastes in Richtung Starrkirch-Wil sind weiterzuerfolgen. In Winznau sind auf der Hauptstrasse Umbaumasnahmen vorzusehen.
- Damit der rege Busverkehr zuverlässig und pünktlich betrieben werden kann, sind die bestehenden Hauptverkehrsstrassen, die gleichzeitig Träger des Busverkehrs sind, nachhaltig zu entlasten.
- Die in den Objektblättern des Verkehrsrichtplanes aufgeführten Massnahmen zur Förderung des Zweirad- und Fussgängerverkehrs sind bei der Ausarbeitung des Gesamtverkehrsprojektes zu berücksichtigen."

Unter Beschluss 3.2.2. hält der Richtplan fest:

„An der Realisierung der räumlich aufeinander abgestimmten Vorhaben besteht **ein kantonales Interesse**. Zu diesem Zweck werden die nachfolgenden Vorhaben festgesetzt:

.....

Entlastung Region Olten

Bemerkungen: Die Bestvariante für den Ost-West-Verkehr umfasst den Umbau der bestehenden Hauptstrasse T5 Hägendorf bis westlich Wangen b.O., Winznau sowie Olten-Ost bis Starrkirch-Wil und den Neubau der Entlastungsstrassen von Olten-West (Aareübergang) und Wangen b.O. mit entsprechenden flankierenden Massnahmen."

4.1.2 Gesamtverkehrsprojekt (GVP) 96

Gestützt auf den genannten Verkehrsrichtplan 94 hatte der Regierungsrat schon 1996 ein Gesamtverkehrsprojekt Olten erarbeitet und in einer Botschaft vom 7. Januar 1997 dem Kantonsrat - zusammen mit einer Finanzierungsvorlage - unterbreitet. In der Volksabstimmung vom 28. September 1997 nahm das Stimmvolk zwar das Projekt GVP Olten (wie jenes der Entlastung West in Solothurn) an, verweigerte aber der Finanzierung durch Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer die Zustimmung.

4.1.3 ERO 01

Mit einer geänderten Finanzierungsvorlage unterbreitete der Regierungsrat die gegenüber dem GVP 96 weitgehend unveränderte ERO dem Kantonsrat erneut. Der Kantonsrat genehmigte Projekt und Finanzierung am 31. Oktober 2001. Auch das Volk stimmte der Finanzierungsvorlage im Frühjahr 2002 zu. Gegen das Projekt war das Referendum gar nicht erst ergriffen worden.

Das öffentliche Interesse an der ERO ist durch die Kantonsratsbeschlüsse und die positiven Volksabstimmungen unbestritten. Auch der Umstand, dass sie zu den wenigen Vorhaben zählt, welche der Bund aus dem Infrastrukturfonds mit voraussichtlich ca. 130 Mio. Franken subventioniert, dokumentiert dieses Interesse. Der Bund räumt dem Vorhaben auch insofern Dringlichkeit ein, als er für die Subventionierung den Baubeginn für 2008 fordert.

4.2 Das Projekt. Gegenstand und Zweck

Das Projekt „Entlastung Region Olten“ besteht aus folgenden Elementen:

- Neubau der Entlastungsstrasse Olten } inkl. ökologische Ausgleichs-
- Neubau der Entlastungsstrasse Wangen b.O. /
Rickenbach } und Ersatzmassnahmen
- Flankierende Massnahmen (Umgestaltung/Umnutzung) auf den bestehenden Ortsdurchfahrten (H2, H5) in den Gemeinden Hägendorf, Rickenbach, Wangen b.O., Olten, Trimbach, Winznau und Starrkirch-Wil
- Verkehrsmanagementkonzept für die Stadt Olten (mit Einbezug der direkt angrenzenden Gemeinde Wangen b.O.).

Die heutige Verkehrssituation im Raum Olten ist für alle Beteiligten unzumutbar. Das Hauptstrassennetz und die wichtigsten innerstädtischen Strassen sind zunehmend überlastet. Dies führt insbesondere bei den grossen Knoten Handelshof, Bahnhofplatz und Postplatz in Olten und auf den Zufahrtsachsen zur Stadt zu Behinderungen. Folgen davon sind ein oftmals unzuverlässiger öffentlicher Busverkehr sowie erheblicher Druck auf die Nebenstrassen der Innenstadt und Wohnquartiere durch Ausweichverkehr. Die hohe Belastung durch den Privatverkehr schränkt den Spielraum zur Förderung des Zweiradverkehrs sowie der Fussgänger massiv ein.

Gemäss Botschaft und Entwurf des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 14. August 2001 verfolgt das Projekt folgende kantonale und regionale Zielsetzungen:

- Entwicklung und Realisierung einer koordinierten Verkehrspolitik
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs
- Beschränkung des Strassennetzausbaues auf qualitative Verbesserungen
- Beibehaltung der Funktionsfähigkeit und Weiterentwicklung der Region als Ganzes. Die Bewältigung der entsprechenden Mobilitätsansprüche darf jedoch nur unter Beibehaltung resp. Wiederherstellung möglichst hoher Wohn- und Lebensqualitäten für das regionale Zentrum erfolgen.
- Berücksichtigung der Anliegen aller Verkehrsteilnehmer, ohne dass eine Problemverlagerung stattfindet oder dass neue Probleme geschaffen werden. Die Planung darf sich nicht nur am Wachstum des Motorfahrzeugverkehrs orientieren, sondern muss Lösungen innerhalb bestehender Grenzen – die u.a. auch durch die Umwelt vorgegeben werden – aufzeigen, wie die zukünftigen Bedürfnisse erfüllt werden können („angebotsorientierte Verkehrsplanung“).

4.3 Projektoptimierung

Der auf § 8 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (StrG, BGS 725.11) gestützte Projektbeschluss des Kantonsrates vom 31. Oktober 2001 hatte - erläutert durch einen Übersichtsplan 1 : 20'000 - konzeptionellen Charakter und enthielt eine Umschreibung der geplanten Neubaustrecken und der flankierenden Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz. Der relativ hohe Abstraktionsgrad der Planung genügte einerseits durchaus für die Meinungsbildung gemäss § 8 Abs. 2 Strassengesetz, war aber hinsichtlich eines möglichen negativen Abstimmungsergebnisses im Falle des Referendums auch aus Kostengründen gewählt worden. Damit ist aber

auch gesagt, dass es Sache der Nutzungsplanung und der damit verbundenen Umweltverträglichkeitsprüfung ist, das Konzept umzusetzen und allenfalls zu optimieren.

Nach Rechtskraft des Genehmigungsbeschlusses und der positiven Volksabstimmung über die Finanzierung der ERO durch einen Zuschlag der Motorfahrzeugsteuer wurde die Planung weiter vorangetrieben. Es galt insbesondere die Umweltverträglichkeit des Projektes nachzuweisen. Zudem führte das Bau- und Justizdepartement - mit dem Ziel, die Bevölkerung zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in die **konkrete** Planung der „Entlastung Region Olten“ miteinzubeziehen - im Herbst 2004 eine öffentliche Mitwirkung, entsprechend § 3 des Planungs- und Baugesetzes (PBG), durch.

Daraus und aus der Umweltverträglichkeitsprüfung resultierten gegenüber dem ERO-Projekt 01 - aber unter Wahrung der richtplan- und konzeptmässigen Vorgaben - folgende wesentlichen Verbesserungen:

In Olten:

- Konsequente Bündelung der Umfahrungsstrasse mit der Bahn zwischen dem Tunnelportal West und der Gemeindegrenze Olten / Wangen b.O.
- Verschiebung des Anschlusses Chalchhofen bis unmittelbar westlich an das USEGO-Areal.

In Wangen b.O.:

- Fortsetzung der Bündelung der Verkehrsachsen Strasse und Bahn
- Anschluss der Umfahrungsstrasse an die H5 über den Viadukt in Wangen b.O. (statt an der Grenze Wangen b.O. / Rickenbach)
- Weiterführung der Entlastungsstrasse unter dem Viadukt hindurch und entlang der Bahnlinie mit einem Anschluss in der Mühle Rickenbach an die Mittelgäustrasse.

Gemäss RPB Ziffer 2.2 führen diese Optimierungen des Projektes, welche im Übrigen im Verfahren - auch von den Einsprechern - grundsätzlich (Vorbehalte siehe Ziffer 6.2.1.1) unbestritten blieben, hinsichtlich Verkehrsnetz, Siedlungsentwicklung sowie „Städtebau, Landschaft und Umwelt“ zu wesentlichen Verbesserungen (siehe RPB Seite 12 und 17). Das gilt insbesondere im Projektabschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, wo vor allem der Verzicht auf die aufwendige Untertunnelung des Bahnhofes Wangen b.O. finanziell (- 18 Mio. Franken) und umweltrechtlich (kein Einbau ins Grundwasser) sowie die markante Steigerung der Lebensqualität in Kleinwangen durch die Entlastung der Mittelgäustrasse positiv zu Buche schlagen.

Am 28. Juni 2006 hat der Kantonsrat mit Beschluss Nr. SGB 053/2006 von den Projektoptimierungen Kenntnis genommen und einem ersten Verpflichtungskredit von 92 Mio. Franken für Planung, Landerwerb und Vorarbeiten zugestimmt.

4.4 Die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP)

4.4.1 Allgemeines

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), welche der Regierungsrat gestützt auf die Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28. September 1993 (VVK, BGS 711.15) und deren Richtlinien über die Durchführung der UVP vom 28. September 1993 (RVVK, BGS 711.16) vorzunehmen hat, stützt sich auf

- a. den UVB des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) vom 24. April 2007
- b. die definitive Beurteilung des UVB durch die Umweltschutzfachstelle (Amt für Umwelt, AfU) vom 9. November 2007 gemäss Ziffer 3.3 RVVK
- c. die darin enthaltene Stellungnahme des BAFU vom 14. August 2007.

4.4.2 Gesamtbeurteilung durch das Amt für Umwelt

In seiner Gesamtbeurteilung vom 9. November 2007 (Ziffer 3) kommt das Amt für Umwelt (AfU) zu folgendem Schluss:

.....

Die Umweltauswirkungen fallen sowohl räumlich als auch zeitlich sehr unterschiedlich aus. In einer ersten Phase werden die Bauarbeiten, die sich über einen Zeitraum von fünf Jahren erstrecken werden, zu einer teilweise starken Belastung der Umwelt führen. Die betroffenen Umweltgüter sind dabei insbesondere:

- *Luft/Lärm: Die Arbeiten finden im dicht bebauten Gebiet statt und werden damit die Bevölkerung in der Nachbarschaft der Baustellen sowie entlang der Transportrouten wesentlich belasten.*
- *Boden/Belastete Standorte: Das Vorhaben beansprucht mehrere Hektaren Boden (teilweise landwirtschaftliche Nutzflächen, teilweise Bauzonen). Die Böden sind verdichtungsempfindlich und teilweise belastet. Der Optimierung der Bauabläufe und des Materialmanagements kommt daher eine grosse Bedeutung zu. Das Trasseee tangiert eine Reihe von belasteten Standorten im Sinn der Altlastenverordnung.*
- *Ober- und unterirdische Gewässer: Durch den Einbau des Tunnels Hausmatt in den Bereich des tiefsten Grundwasserspiegels, durch die Realisierung der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen in der Schutzzone S3 des Pumpwerkes Gheid und durch weitere Einbauten ins Grundwasser entlang dem Trasseee wird das Grundwasser wesentlich tangiert. Die Aare und die Dünern und deren Uferbereiche sind durch den Bau von insgesamt 5 Brücken betroffen.*

Im Projekt integriert sind zahlreiche Massnahmen, welche zu einer Optimierung der Bauphase beitragen. Eine zentrale Rolle spielen dabei die vorgesehene Umweltbaubegleitung sowie die Berücksichtigung der verschiedenen Vollzugshilfen, die insbesondere vom Bundesamt für Umwelt zur Optimierung der Bauphase entwickelt wurden. Voraussetzung für eine reibungslose Umsetzung der Umweltauflagen ist eine enge Zusammenarbeit der Bauherrschaft mit der Umweltbaubegleitung / bodenschützerischen Baubegleitung und mit dem kantonalen Amt für Umwelt vor und während dem Bau.

In der Betriebsphase sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wie folgt:

- *Luft/Lärm: Die Entlastungsstrasse wird im Betrieb Teile des bestehenden Strassenetzes vom Durchgangsverkehr entlasten und damit lokal zu einer Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung führen. Andere Strassenabschnitte erfahren eine relevante Verkehrszunahme. Dies trifft insbesondere für die Mittelgäustrasse westlich des Anschlusses Müli Rickenbach zu. Für diesen Strassenzug wird die Erarbeitung eines Lärm-Sanierungsprojektes vorgezogen, damit die daraus resultierenden Lärmschutz-Massnahmen zum Zeitpunkt der Eröffnung der ERO bereits realisiert sind. Eine generelle Verkehrszunahme aufgrund der Erweiterung der Kapazität des Strassenetzes und damit einhergehende neue Belastungen lassen sich nicht vermeiden. Der von der neuen Entlastungsstrasse ausgehenden Lärmbelastung wird mit Lärmschutzbauten und*

Massnahmen begegnet. Soweit die Einhaltung der massgeblichen Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde, werden aufgrund des überwiegenden öffentlichen, namentlich auch raumplanerischen Interesses Erleichterungen gewährt. Bezüglich Luftbelastung resultiert aufgrund des technischen Fortschritts per Saldo trotz Verkehrszunahme eine Entlastung.

– *Ober- und unterirdische Gewässer: Die neue Strasse tangiert an verschiedenen Stellen öffentliche Gewässer. Die Aare und die Dünner werden mit insgesamt 5 Brücken (3 Strassenbrücken sowie 2 Stege für den Langsamverkehr) gequert. Ausserdem ist je ein Durchlass für den Rötzmattbach vorgesehen. Verschiedene Kunstbauten werden ins Grundwasser eingebaut. Der diesbezüglich bedeutendste Eingriff erfolgt im Abschnitt des Hausmatttunnels, wo ein Einbau unter den tiefsten Grundwasserspiegel sowie eine aufwändige Wasserhaltung während der Bauzeit vorgesehen sind. Ein Pumpversuch sowie eine Grundwassermodellierung erlauben hierzu eine Abschätzung der zu erwartenden Auswirkungen. Die Auflagen zu den Eingriffen in die Fliessgewässer und ins Grundwasser werden in objektspezifische Nebenbewilligungen formuliert. Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen werden im Gebiet Altmatt an der Dünner realisiert. Art und Umfang sind den zu kompensierenden Eingriffen angemessen.*

Die Strassenabwässer werden gemäss den Projektgrundlagen lediglich rudimentär in Absatzbecken behandelt, die zugleich als Rückhaltevolumen für Störfälle dienen. Diese Lösung wurde gewählt, weil das Land für Retentionsfilterbecken nicht zur Verfügung steht und weil noch zu wenig Erfahrungen mit technischen Anlagen (Filteranlagen) verfügbar sind. Die technischen Behandlungsanlagen müssen daher nicht mit dem Bau erstellt werden. Aufgrund der voraussichtlich hohen Belastung der Strassenabwässer ist aber sicherzustellen, dass solche Anlagen nachgerüstet werden können. Sobald solche Anlagen als Stand der Technik gelten, ist an einer dafür geeigneten Stelle eine Anlage zu erstellen.

– *Boden: Durch das Vorhaben werden ca. 2 Hektaren Bodenfläche definitiv versiegelt, davon 1.2 Hektaren heute landwirtschaftlich genutzte Fläche. Im Rahmen der „Revitalisierung Dünner“ (Ausgleichs- und Ersatzmassnahme) sollen zusätzliche Flächen fruchtbaren Bodens abgetragen bzw. der „intensiven“ Landwirtschaft dauernd entzogen werden (ökologischer Leistungsnachweis-Standard).*

Aufgrund des heutigen Kenntnisstandes, und in Würdigung der umweltrelevanten Aspekte der Einsprachen, sind wir der Meinung, dass das Vorhaben der Umweltschutzgesetzgebung entspricht und damit als „umweltverträglich“ bezeichnet werden kann. Voraussetzung für diese positive Bewertung des Projektes ist die Umsetzung der Massnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsbericht sowie die Berücksichtigung unserer Anträge aus dem vorliegenden Beurteilungsbericht (BB).

In Kenntnis sämtlicher Grundlagen und nach Würdigung der Stellungnahme des Bundesamtes für Umwelt sowie der Einsprachen unterbreitet das Amt für Umwelt in Zusammenarbeit mit den anderen kantonalen Amtsstellen dem Regierungsrat die nachfolgend aufgeführten Anträge als Entscheidungsgrundlage.“

Bei den genannten Anträgen handelt es sich um Anträge zur Aufnahme von Nebenbestimmungen in den Genehmigungsbeschluss des Regierungsrates:

1. *„Alle im Umweltverträglichkeitsbericht aufgeführten und in dessen Anhang A zusammengestellten Massnahmen zum Schutz der Umwelt inkl. Ergänzungen gemäss Beurteilungsbericht des Amtes für Umwelt vom 9. November 2007 sind zu realisieren.*
2. *Die geplanten Massnahmen und deren Kontrollen („Massnahmen und Kontrollkonzept Luft“) gemäss der „Baurichtlinie Luft“ sind dem Amt für Umwelt rechtzeitig vor Bau-*

beginn zuzustellen. Dabei ist auch aufzuzeigen, wie die Zielwerte für Transporte gemäss der BUWAL-Richtlinie „Luftreinhaltung bei Bautransporten“ überprüft und eingehalten werden (bzw. die durchschnittliche Wegstrecke über alle Transporte von maximal 12 km [hin und zurück] nicht überschritten wird). Falls dieser Zielwert nicht erreicht wird, hat die Bauherrschaft dies zu begründen und aufzuzeigen, mit welchen Mehrkosten die Einhaltung der Zielwerte verbunden wäre. Im Falle der Überschreitung der Maximalwerte behält sich die Umweltschutzfachstelle vor, verschärfte Massnahmen zu beantragen.

3. Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, die Auswirkungen der Entlastungsstrasse (ERO) auf den Verkehr der Kantonsstrassen mit geeigneten Verkehrszählungen zu erfassen. Das Amt für Umwelt wird beauftragt, die Auswirkungen auf die Schadstoffimmissionen mit entsprechenden Messungen zu erfassen. Die Erhebungen sind aufeinander abzustimmen.
4. Projektänderungen im Entwässerungsbereich sind auf ihre Störfallrelevanz hin zu prüfen und dem Amt für Umwelt zur Beurteilung vorzulegen.
5. Die Detailprojekte der Entwässerungsbauwerke sind der Solothurnischen Gebäudeversicherung und dem Amt für Umwelt zur Stellungnahme vorzulegen.
6. Vor der Inbetriebnahme sind für die H5b Entlastung Region Olten ein Sicherheitskonzept und Einsatzpläne in Anlehnung an das Einsatzkonzept A1/A2/A5 zu erstellen. Das Einsatzkonzept ist mit Hilfe der zuständigen kantonalen Fachstellen wie Polizei, Rettungsdienst Kantonsspital Olten, Feuerwehrinspektorat der Solothurnischen Gebäudeversicherung und Amt für Umwelt auszuarbeiten.
7. Die Priorisierung des Steinbruches Born ist im definitiven Materialbewirtschaftungskonzept verbindlich festzuhalten. Für Unternehmervarianten soll wenig Spielraum zur Verfügung stehen. Falls für das unverschmutzte Aushubmaterial aus Kostengründen oder aus Gründen des Wettbewerbsrechtes trotzdem andere Ablagerungs-Standorte vorgesehen werden, ist dieser Entscheid auf Stufe Departement im Rahmen einer Interessenabwägung und unter Berücksichtigung der notwendigen Information von Gemeindebehörden und Bevölkerung zu fällen. Die dafür notwendigen Grundlagen (insb. Kostenunterschiede der Varianten) sind im Materialbewirtschaftungskonzept auszuweisen.
8. Es werden Erleichterungen gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV für diejenigen Liegenschaften erteilt, die im UVB in den Tabellen 4-3 bzw. 4-4 aufgeführt sind. Zusätzlich werden Erleichterungen für die Liegenschaften Solothurnerstrasse 321 und 323 in Olten gewährt.
9. Im dafür am besten geeigneten Entwässerungsabschnitt der ERO soll eine technische Anlage (Filteranlage) zur Vorbehandlung von Strassenabwasser erstellt werden, sobald solche Anlagen als Stand der Technik gelten.
10. Massnahme Lär-20 im UVB (Zusätzliche Strassenlärmsanierungsprojekte) ist wie folgt anzupassen: (...) für die betroffenen Strassenzüge sind Strassenlärmsanierungsprojekte auszuarbeiten. Grundlage dazu werden umfangreiche Verkehrszählungen ein Jahr nach Inbetriebnahme der ERO sein. Das Strassenlärmsanierungsprojekt für die Mittelgäustrasse ist vor Baubeginn zu genehmigen, die Umsetzung der Schallschutzmassnahmen hat vor der Betriebsaufnahme der ERO zu erfolgen. Im Rahmen der Sanierungsprogramme sind die Kosten verursachergerecht (...).
11. Für das Bauprojekt der AEM muss ein Abflusslängenprofil mit Wasserspiegel und Energielinie erstellt werden mit dem entsprechenden technischen Bericht.

12. *Massnahme Lan-1 „Landschaftspflegerische Begleitplanung“ ist wie folgt zu ergänzen: Im Bereich der Müli Rickenbach sind Terrainerhöhungen weiter zu minimieren, insbesondere nördlich der Dünnern sind die neuen Aufschüttungen/Böschungen möglichst sanft auslaufend zu gestalten. Die neue Dünnernbrücke ist auf das absolut notwendige Minimum bezüglich Hochwasserspiegel (inkl. Freibord) der Dünnern zu führen. Mit der Begrünung ist die Ost-West-Achse zu betonen und es sind keine Querriegel zu bilden. Lärmschutzwand und Bepflanzung sind mit der Abteilung Landschaftsschutz des Amtes für Raumplanung abzusprechen.*
13. *Massnahme Bod-3 „Umgang mit belastetem Bodenmaterial“ ist dahingehend zu präzisieren, dass der schwach belastete Bodenaushub grundsätzlich am Entnahmeort oder in dessen unmittelbarer Nähe zu verwerten ist. Für die Zwischenlagerung dieses schadstoffbelasteten Bodenmaterials sind getrennt vom unbelasteten Boden zusätzliche Depots anzulegen. Der entsprechende Flächenbedarf ist sicher zu stellen.“*
- 4.4.3 Den Ausführungen des Amtes für Umwelt und den gestellten Anträgen ist zu folgen. Diese sind als Nebenbestimmungen in den Genehmigungsbeschluss aufzunehmen.
- 4.4.4 Im Übrigen ergeben sich einige Aspekte der UVP zusätzlich aus den nachfolgenden Erwägungen zu den einzelnen Einsprachen (Ziffer 6 hienach). Der Bericht des AfU zum UVB ist im Übrigen Gegenstand der im Anschluss an diesen Beschluss erfolgten Auflage des Entscheides über die Umweltverträglichkeit.
- 4.4.5 Die folgenden, im Beurteilungsbericht des AfU genannten Nebenbewilligungen, welche keiner öffentlichen Auflage bedürfen, werden – soweit die vollständigen Gesuchsunterlagen bereits vorliegen – koordiniert mit diesem Beschluss erteilt:
- 4.4.5.1 Gewässerschutzrechtliche bzw. wasserrechtliche Bewilligungen (Einbauten ins Grundwasser, Grundwasserabsenkungen).

Für Einbauten ins Grundwasser bzw. die temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels sind gewässerschutzrechtliche bzw. wasserrechtliche Bewilligungen erforderlich. Es sind von Osten nach Westen die folgenden Objekte betroffen:

1. Aarebrücke (Olten)
2. Aaresteg (Olten)
3. Tunnel Hausmatt (Olten)
4. Grundwasserschutzwanne im Bereich der Hammerallee (Olten)
5. Dünnernbrücke beim Knoten „Olten SüdWest“ (Olten)
6. Strassenüberführung USEGO (Olten)
7. Dünnernbrücke „Gheidgraben“ (Olten)
8. Personenunterführung Kleinwangen (Wangen b.O.)
9. Strassenüberführung Mittelgäustrasse (Wangen b.O.)
10. Dünnernbrücke (Rickenbach).

Für die meisten dieser Bewilligungen wurden bereits Gesuche eingereicht. Soweit diese geprüft und beurteilt sind, werden sie koordiniert mit diesem Regierungsratsbeschluss bewilligt (siehe Anhang A: Objekte 5, 6, 8, 9, 10). Die übrigen Bewilligungen können in Aussicht gestellt werden und werden nachlaufend erteilt.

Die gewässerschutzrechtlichen bzw. wasserrechtlichen Bewilligungen, welche im Rahmen der Realisierung der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen erforderlich sind, werden nachlaufend auf der Basis des Detailprojekts erteilt.

4.4.5.2 Wasserrechtliche und fischereirechtliche Bewilligungen für die Nutzung der öffentlichen Gewässer

Für die Nutzung der öffentlichen Gewässer (Bau und Betrieb der erforderlichen Brücken bzw. Durchlässe) sind wasserbaupolizeiliche Bewilligungen gemäss § 15, Ziffer 4 des kantonalen Wasserrechtsgesetzes vom 27. September 1959 (WRG, BGS 712.12) notwendig. Es sind von Osten nach Westen die folgenden Bauwerke betroffen:

1. Aarebrücke und Aaresteg (Olten)
2. Durchlass Rötzmattbach (Olten)
3. Dünnernbrücke beim Knoten „Olten SüdWest“ (Olten)
4. Dünnernbrücke „Gheidgraben“ (Olten)
5. Strassenüberführung Mittelgäustrasse (Wangen b.O.)
6. Durchlass Dorfbach (Rickenbach)
7. Dünnernbrücke (Rickenbach)

Für die Bauwerke Nr. 1, 3, 4, 5 und 7 sind die Gesuche durch die zuständigen Fachstellen beurteilt worden. Die Bedingungen und Auflagen sind in Anhang B objektweise aufgeführt. Die Bewilligungen können mit dem vorliegenden Beschluss erteilt werden. Die fischereirechtlichen Bewilligungen nach Art. 8 des Bundesgesetzes über die Fischerei vom 21. Juni 1991 (BGF, SR 923.0) sind integriert.

Die Bewilligungen für den Durchlass Rötzmattbach (Bauwerk 2) und den Durchlass Dorfbach in Rickenbach (Bauwerk 6) werden nachlaufend erteilt. Ebenso die wasserrechtliche bzw. fischereirechtliche Bewilligung, welche im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen erforderlich ist.

4.4.5.3 Ausnahmebewilligung für das Entfernen von Ufervegetation bzw. die Beanspruchung der Bauverbotszone

Dem Amt für Verkehr und Tiefbau wird nach Art. 22 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG, SR 451) und §§ 17, 20, 31 ff. und 38 ff. der kantonalen Verordnung über den Natur- und Heimatschutz vom 14. November 1980 (NHV, BGS 435.141 (NHV) folgende Ausnahmebewilligung erteilt:

- Beseitigung von Ufervegetation nach den Situationsplänen des Dokuments „Nebenbewilligung Ufergehölz“ vom 29. Oktober 2007 der Preisig AG.
- Ausnahme vom Bauverbot (Bauverbotszone der Dünnern) im Bereich Knoten Kohlelager / Strassenüberführung USEGO.

- Die Arbeiten sind auf das absolute Minimum zu beschränken.
- Nach Abschluss der Bauarbeiten ist das Ufer soweit möglich naturnah wiederherzustellen. Allfällige Neuanpflanzungen von Ufergehölzen haben mit einheimischen, standortgerechten Laubgehölzen zu erfolgen.
- Die entsprechenden Ersatzleistungen sind mit dem kantonalen Teilzonen- und Gestaltungsplan für die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen „Revitalisierung Dünnern“ mit Sonderbauvorschriften sicherzustellen.

Die naturschutzrechtliche Ausnahmebewilligung, welche im Rahmen der Realisierung der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen erforderlich ist, wird nachlaufend auf der Basis des Detailprojekts erteilt.

4.4.5.4 Waldrechtliche Ausnahmebewilligung gemäss Art. 5 Bundesgesetz über den Wald (Rodungsbewilligung)

Für den Bau der Kantonstrasse H5b müssen rund 3'800 m² Waldareal dauernd beziehungsweise zum Teil vorübergehend gerodet werden. Dafür ist eine waldrechtliche Ausnahmebewilligung gemäss Art. 5 Bundesgesetz über den Wald vom 4. Oktober 1991 (WaG, SR 921.0) erforderlich.

Ein entsprechendes Rodungsgesuch wurde eingereicht und durch die zuständige Fachstelle beurteilt. Die für das Vorhaben erforderliche Rodungsbewilligung kann mit dem vorliegenden Beschluss erteilt werden.

- 4.4.6 Alle übrigen Nebenbewilligungen, welche keiner öffentlichen Auflage bedürfen und keinen Koordinationsbedarf aufweisen, sind in nachlaufenden Verfahren zu erteilen. Es sind dies insbesondere die gewässerschutzrechtlichen Bewilligungen für die Bau- und die Betriebsphase gemäss Kap. 2.10 des Beurteilungsberichtes des AfU vom 9. November 2007.

5. Die prozessualen Voraussetzungen für die Behandlung der Einsprachen

- 5.1 Während der Auflagefrist kann jedermann, der durch einen Nutzungsplan berührt ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat, beim Bau- und Justizdepartement Einsprache einreichen (§ 69 lit. c) PBG i.V.m. § 16 Abs. 1 PBG). Der Regierungsrat entscheidet über die Einsprachen und über die Genehmigung des Planes (§ 69 lit. d) PBG). Im dargestellten Sinne kann nur Einsprache erheben, wer in einer qualifizierten Nähe zum Streitgegenstand (Anfechtungsobjekt) steht und somit vom Projekt mehr betroffen ist als irgendein Bürger.

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Entlastung Region Olten (ERO)“ sind daher vor allem Personen zur Einsprache legitimiert, die in unmittelbarer Nähe der Entlastungsstrasse oder der auf den bestehenden Kantonsstrassen geplanten Umgestaltungsmaßnahmen wohnen und dadurch Nachteile zu gewärtigen haben (z.B. wegen einer Landabtretung, durch Erschütterungen, Lärm, Staub, Mehrverkehr etc.). Grundsätzlich nicht einspracheberechtigt sind Personen, die bloss geltend machen, sie würden regelmässig die betroffene Strasse befahren und seien mit verkehrstechnischen Massnahmen nicht einverstanden. Insbesondere Personen, deren Liegenschaften nicht direkt an den Nutzungsplanperimeter angrenzen, sind zur Erhebung einer Einsprache nur befugt, wenn sie vom strittigen Nutzungsplan stärker als die Allgemeinheit betroffen sind. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Plan oder die Planänderung neue Nutzungsarten gestattet, welche mit zusätzlichen Immissionen verbunden sind. So liegt eine die Legitimation im Sinne von § 16 PBG begründende materielle Beschwerde von nicht direkt an

den Perimeter eines Strassenbauprojektes angrenzenden Dritten nur vor, wenn diese eine besondere räumliche Nähe nachzuweisen vermögen sowie wenn die zu erwartenden Immissionen ein ohne grossen technischen Aufwand eruierbares, augenfälliges Mass annehmen und sich von bereits bestehenden Immissionen deutlich abheben.

In diesem Sinne ist die Legitimation zur Einsprache, also die Befugnis, Einsprache zu erheben, in jedem einzelnen Fall (siehe Ziffer 6 hienach) zu prüfen.

- 5.2 Vereine und Verbände sind zur Einsprache legitimiert, wenn es sich um beschwerdeberechtigte Organisationen nach dem Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) oder dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) handelt (vgl. Verzeichnis der beschwerdeberechtigten Organisationen; SR 814.076). Nach kantonalem Recht zur Einsprache legitimiert sind Regionalplanungsorganisationen und kantonale Vereinigungen, die sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsgestaltung widmen, sofern sie mindestens zehn Jahre vor Erhebung der Einsprache gegründet wurden (§ 16 PBG). Ferner können Vereine oder Verbände Einsprache erheben, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind (sog. egoistische Verbandsbeschwerde):
- Der Verband muss gemäss seinen Statuten zur Wahrung der betroffenen Interessen seiner Mitglieder berufen sein.
 - Die Interessen der **Mehrheit** oder zumindest einer grossen Anzahl der Mitglieder muss betroffen und **diese selber zur Einsprache legitimiert sein**.
- 5.3 Sämtliche Einsprachen sind fristgerecht eingereicht worden, sodass - soweit die Legitimation gegeben ist (siehe unter Ziffer 6) - darauf einzutreten ist.
- 5.4 Auf Fragen der Entschädigung, welche trotz Verhandlungen mit den Einsprechern nicht einvernehmlich gelöst werden konnten, ist in diesem Verfahren nicht einzutreten. Diese sind von der kantonalen Schätzungskommission zu entscheiden.
- 5.5 Betreffend Verfahrenskosten gilt generell: Das Einspracheverfahren ist kostenlos. Es werden - sofern nicht Gegenstand des Vergleiches - auch keine Parteientschädigungen zugesprochen.
- 5.6 Dort wo Einsprachen gleichzeitig beim Kanton (Bau- und Justizdepartement, BJD) und der Gemeinde eingereicht worden sind, sind die Zuständigkeiten zwischen Kanton und Gemeinde festgelegt und die Verfahren koordiniert worden. Darauf wird bei der Behandlung der einzelnen Einsprachen hingewiesen. Im Übrigen ist die formelle und materielle Koordination von kantonalen und kommunalen Verfahren dadurch sichergestellt, dass der Regierungsrat - dort wo sie erforderlich ist - gleichzeitig und uno actu über die Einsprachen gegen die kantonale Nutzungsplanung und die Beschwerden gegen die kommunalen Nutzungsplanentscheide befindet (vgl. Ziffer 7).

6. **Behandlung der Einsprachen**

- 6.1 Kantonsstrasse H5b in Olten (Pläne OK)
- 6.1.1 Einsprache Nr. 1 (Erika und René Bürki)

Erika und René Bürki befürchten durch den Bau und Betrieb der neuen Umfahrungsstrasse H5b im Gebiet des Hinteren Steinackers in Olten für ihre Liegenschaft eine erhebliche Lärmzunahme

gegenüber den bereits bestehenden Immissionen sowie Verkehrsbehinderungen, verbunden mit einer grossen Wertverminderung. Sie beantragen deshalb eine Entlastung durch Schallschutzmassnahmen oder eine angemessene finanzielle Entschädigung.

Am 7. August 2007 fand mit Vertretern des Bau- und Justizdepartements eine Einspracheverhandlung statt.

Die Einsprecher bewohnen eine Liegenschaft in unmittelbarer Nähe zum geplanten Tunnel Hausmatt. Sie sind vom Vorhaben direkt betroffen und daher zur Einsprache legitimiert. Deshalb ist grundsätzlich darauf einzutreten. Auf die Entschädigungsforderungen kann allerdings mangels sachlicher Zuständigkeit nicht eingetreten werden. Diese bleiben einem allfälligen Enteignungsverfahren vorbehalten (vgl. Ziffer 5.4).

Die Komplexität von Baulärm bei der Erstellung einer Strasse erlaubt keine Anwendung von Grenzwerten. Art. 6 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) verweist deshalb bezüglich der Begrenzung von Baulärm auf die Richtlinien des Bundesamts für Umwelt (BAFU), vormals BUWAL. Die Baulärm-Richtlinie des BAFU ist seit dem 2. Februar 2000 in Kraft. Auf deren Umsetzung auf der Baustelle und für den Baustellenverkehr wird die Bauherrschaft im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 24. April 2007 mit den Massnahmen Lär-1 und Lär-7 verpflichtet (UVB Ziffer 4.1.5; definitive Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle vom 9. November 2007, BB UVB, Ziffer 2.2.3 und Anhang II, Antrag 1). Überdies ist mit der zusätzlichen Massnahme, wonach der Abtransport des Voraushubes des Hausmatt-Tagbautunnels Ost über die neu zu erstellende Hilfsbrücke erfolgt (oben Ziffer 3.3), eine erhebliche Entlastung der Anwohner während der Bauphase verbunden. Schallschutzmassnahmen bei bestehenden Gebäuden sind während der Betriebsphase nur unter den Voraussetzungen von Art. 10 Abs. 1 LSV vorgeschrieben, nämlich wenn die Immissionsgrenzwerte aufgrund von Erleichterungen nach Art. 7 Abs. 2 LSV nicht eingehalten werden können. Die ERO führt bei der Liegenschaft der Einsprecher demgegenüber nicht einmal zu einer Überschreitung der Planungswerte (s. Tabellen 4-3 und 4-4 des UVB), weshalb hier ja auch keine Erleichterung gewährt werden muss. Für die geforderten Schallschutzmassnahmen existiert somit keine Rechtsgrundlage. Die mit dem Bau und Betrieb der ERO verbundenen Immissionen und Behinderungen sind umweltverträglich und stehen im überwiegenden öffentlichen Interesse (s. Ziffer 4 hievore). Sie sind daher von den Einsprechern als zumutbar hinzunehmen. Die Einsprache von Erika und René Bürki ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

6.1.2 Einsprache Nr. 6 (Rudolf Leemann und Mitunterzeichner)

Rudolf Leemann und die Mitunterzeichner seiner zwei Einsprachen vom 21. Mai 2007 (Rosmarie Leemann, Annette Döscher, Hans Erich Himmelreich und Sonja Senn) fordern eine Verlängerung des Tunnels Hausmatt um mindestens 300 Meter in westlicher Richtung. Nur damit könne eine übermässige Lärmbelastung in ihren Liegenschaften Hausmattrain 36 und 38 vermieden werden. Den Feststellungen in der UVP (recte: im UVB) werde kein Glaube geschenkt. Weiter stellen die Einsprecher den Antrag, dass nach Abschluss der Bauarbeiten Tiefbohrungen für die ökologische Entnahme von Erdwärme wieder möglich würden. Sodann sollten die Rissprotokolle vor Baubeginn und nach Abschluss der Bauarbeiten nicht durch den Kanton als Bauherrn sondern von einem neutralen Architektur- oder Ingenieurbüro aufgenommen werden. Schliesslich erheben die Einsprecher aufgrund des durch die ERO verminderten Verkehrswerts ihrer Liegenschaften die Forderung nach einer dauerhaften Reduktion der Katasterwerte.

Am 14. August 2007 wurde von Vertretern des Bau- und Justizdepartements eine Einspracheverhandlung durchgeführt.

Die Liegenschaften, welche die Einsprecher bewohnen, befinden sich in unmittelbarer Nähe zum projektierten Tunnel Hausmatt. Die direkte Betroffenheit und damit – vorbehaltlich der nachfolgenden Erwägungen zu den einzelnen Einsprachethemen – auch die Legitimation von Rudolf Leemann und den genannten Mitunterzeichnern zur Einsprache ist damit gegeben. Es ist

also grundsätzlich darauf einzutreten. Für die finanziellen Forderungen, zu denen auch jene nach Herabsetzung der Katasterwerte gehört, ist der Regierungsrat im vorliegenden Verfahren nicht zuständig. Diese bleiben einem separaten Verfahren, z.B. nach Enteignungsrecht oder der Steuergesetzgebung, vorbehalten (vgl. auch Ziffer 5.4). Auf diesen Einspruchepunkt ist deshalb nicht einzutreten.

Die Einsprecher wohnen in einer Distanz von ca. 180 m zum westlichen Portal des Hausmatttunnels. Bei dieser Sachlage ist die besondere, direkte Betroffenheit der Einsprecher für sich auf den Tunneleingang stützende Ansprüche äusserst fraglich. Dies kann schliesslich offen gelassen werden, da das entsprechende Begehren zum Vornherein als offensichtlich unverhältnismässig und ungerechtfertigt abgewiesen werden muss. Die Feststellung der Einsprecher, dass den Ausführungen im UVB nicht geglaubt werde, ist durch den detaillierten Beurteilungsbericht der kantonalen Umweltschutzfachstelle (BB UVB vom 9. November 2007) und die obigen Ausführungen (Ziffer 4) genügend widerlegt. Wäre die Lärmbelastung beim Tunnelportal im Übrigen tatsächlich ein relevantes Umweltproblem, würde es auch durch eine Verlegung nach Westen nicht gelöst, sondern lediglich verschoben.

Zum Argument der Erdwärmenutzung hält das Amt für Umwelt (AfU) fest (BB UVB, Ziffer 2.8.4): *„Die betroffenen Quartiere Hausmatt bzw. Steinacker liegen in einer Zone mit Grundwasservorkommen, in denen die Wärmenutzung mittels Erdsonden (Wärmenutzung aus dem Untergrund mittels tiefreichender Sonden) grundsätzlich ausgeschlossen ist. Dieser Vorbehalt gilt für sämtliche Einsprecher im Gebiet des Tunnels Hausmatt. Grundsätzlich möglich und fallweise zu prüfen bleibt die Realisierung von Grundwasser-Wärmepumpen (Wärmenutzung aus dem Grundwasser).“* Somit ist erwiesen, dass die „Entlastung Region Olten“ auf die bestehenden Wärmenutzungsmöglichkeiten der Grundeigentümer keine Auswirkungen hat. Alle aus diesem Einspruchepunkt abgeleiteten Ansprüche sind somit nicht berechtigt. Die Einsprache ist diesbezüglich abzuweisen.

Die Rissprotokolle – welche im eigenen Interesse des Kantons vor Baubeginn und nach Bauabschluss erfolgen – werden auch für die Liegenschaften Hausmattrain 36 und 38 bei einem unabhängigen Architekturbüro in Auftrag gegeben. Auf dieses Argument ist indessen aufgrund des bloss orientierenden Charakters des Plans „Rissaufnahme Abschnitt Olten“ (Dok.-Nr. 102. PGW.EPP014) und der damit verbundenen Aussagen formell nicht einzutreten.

6.1.3 Einsprache Nr. 38 (VCS Sektion Solothurn)

6.1.3.1 Der VCS Sektion Solothurn (fortan VCS genannt) stellt in seiner Einsprache vom 1. Juni 2007 die folgenden Rechtsbegehren:

„Zum Gesamtprojekt:

1. *Die Freigabe des Kredites für den Bau der Entlastungsstrasse Olten-West gemäss Kantonsratsbeschluss vom 31.10.2001 durch den Regierungsrat sei mit der Auflage zu verbinden, dass bis zum Zeitpunkt der Eröffnung der Entlastungsstrasse Olten-West entweder das vom Stadtrat Olten vorgeschlagene Verkehrskonzept „Innenstadt 2006“ mit Begegnungszone und Sperrung der Kirchgasse für den motorisierten Individualverkehr (gemäss Antwort des Stadtrates vom 14.5.2007 auf die Kleine Anfrage Anita Huber) realisiert wird oder aber vergleichbare flankierende Massnahmen in der Oltner Innenstadt umgesetzt werden, die eine dauerhafte Entlastung des Stadtzentrums vom Individualverkehr bewirken (wie z.B. im Oltner Verkehrskonzept Juni 2003 oder dem ERO-Projekt-Kurzbericht vom Oktober 1996, S. 15 ff., vorgesehen).*

Im Unterlassungsfall sei auf den Zeitpunkt der Freigabe der Entlastungsstrasse Olten-West

- eine Sperrung der Kirchgasse in Olten für den motorisierten Individualverkehr durch den Kanton vorzusehen;
- die Anordnung einer auf Anwohner und Zubringer beschränkten Zufahrt zum Säliquartier durch den Kanton vorzusehen, eventuell unterstützt durch zusätzliche, auf Kosten der Stadt Olten zu errichtende bauliche Massnahmen, insbesondere am Beginn der Sälistrasse wie auch am Meisenhardweg, entlang der Reiserstrasse (Einmündung bei Käppeliplatz, links und rechts des Wilerweges, rechts und links der Riggerbachstrasse, Einmündung Sälistrasse) sowie der Kreuzung Feldstrasse-Wilerweg.

2. Bei der Vergabe von Aufträgen von CHF 100'000.00 und mehr seien nur Transport- und/oder Bauunternehmungen zu berücksichtigen, deren Transportfahrzeuge und Maschinen bezüglich Treibstoffverbrauch, Luftschadstoffemissionen und Lärm dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Zum aktuellen Zeitpunkt heisst dies, dass die LKW's über nachgerüstete oder noch besser vom Hersteller eingebaute Partikelfilter verfügen müssen und die Bemühungen zur Reduktion der Schadstoffemissionen durch ein Wartungsdokument belegt werden können. Transportunternehmen, welche die entsprechenden Belege in der Ausschreibung nicht beibringen können, sollen nicht berücksichtigt werden.

3. Neue publikumsintensive Anlagen im Einzugsgebiet der ERO seien nur zu bewilligen, wenn sie entweder über einen direkten Anschluss an die ERO verfügen oder aber die Parkplatzzahl erheblich reduziert wird, eine Parkplatzbewirtschaftung (mindestens 2 Franken pro Stunde ab der ersten Minute) vorgesehen ist und die öV-Erschliessung die VSS Güteklasse B erreicht.

Zu einzelnen Plänen:

4. Plan Nr. 504.ISR.EPP002: Der Sälikreisel sei so zu gestalten, dass er von Velofahrenden zu jeder Tageszeit gefahrlos befahren werden kann. In Ergänzung dazu sei der Fussgängerstreifen in Richtung Aarburg zum westlichen Endpunkt des unter der Brücke durchführenden Fuss/Veloweges (Uferweg) zu verlegen und für die Fussgänger eine Ampelanlage zu installieren.

5. Plan Nr. 305.BSB.EPP001: Die bestehende Unterführung Kleinwangen-Wangen b.O. sei im Rahmen des ERO-Projektes zu verbreitern und nicht bloss deren Verbreiterung planerisch sicherzustellen.“

In seiner Vernehmlassung vom 18. September 2007 zur Einsprache des VCS hält der Stadtrat Olten fest, dass dem Begehren nach einer Sperrung der Kirchgasse auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ERO entsprochen werde und die verlangte Zufahrtsbeschränkung für das gesamte Säli- und Wilerfeldquartier bereits in Rechtskraft und realisiert sei.

Hinsichtlich der Begründung von Einsprache und Vernehmlassung wird auf die Akten verwiesen, soweit im Folgenden nicht ausdrücklich darauf Bezug genommen wird.

6.1.3.2 Kantonale Vereinigungen, die sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsgestaltung widmen, sind nach § 16 Abs. 2 PBG in Nutzungsplanverfahren einspracheberechtigt, wenn sie mindestens zehn Jahre vor Erhebung der Einsprache gegründet wurden (vgl. oben Ziffer 5.2). Der VCS Sektion Solothurn erfüllt diese Voraussetzungen und ist somit zur Einsprache legitimiert. Auf seine frist- und formgerecht eingereichte Einsprache ist vorbehaltlich der nachfolgenden Erwägungen deshalb einzutreten.

6.1.3.3 Im Einzelnen wird die Einsprache des VCS nach folgender Kategorisierung behandelt:

- a. Flankierende Massnahmen auf kommunalen Strassen (Rechtsbegehren [RB] 1)
- b. Partikelfilter (RB 2)
- c. Publikumsintensive Anlagen (RB 3)
- d. Sälkreisel (RB 4)
- e. Personenunterführung Kleinwangen (RB 5).

- a. Flankierende Massnahmen auf kommunalen Strassen (RB 1)

Die vordringlichen Ziele der Entlastung Region Olten (ERO) sind die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den Siedlungszentren auf die Entlastungsstrasse und die gezielte Führung des Ziel- und Quellverkehrs zur Innenstadt Olten (vgl. definitive Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle vom 9. November 2007, BB UVB, Kapitel 1, Ausgangslage). Folgerichtig handelt es sich bei der ERO um ein Gesamtprojekt. Es wird nicht nur die neue Kantonsstrasse H5b gebaut, sondern es werden gleichzeitig auf den bestehenden Kantons- und Gemeindestrassen flankierende Massnahmen vorgenommen. Damit wird sichergestellt, dass der Verkehr tatsächlich auf die Umfahungsstrasse verlagert und das heutige Strassennetz entlastet wird. Der Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 zum ERO-Projekt, gestützt auf § 8 des Strassengesetzes, bestimmt denn auch in Ziffer 3: „Der Regierungsrat ... gibt die Kredite für den Bau der Entlastungsstrasse Olten-West und Wangen b.O.-Rickenbach erst frei, wenn die jeweiligen Umbau- und flankierenden Massnahmen auf den Kantons- und Gemeindestrassen rechtlich verbindlich festgelegt und finanziell gesichert sind. ...“ (Verhandlungen des Kantonsrates, V. Session, 31. Oktober 2001, S. 398). Die Umgestaltungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen, welche im Zusammenhang mit der ERO auf den bestehenden Kantons- und Gemeindestrassen geplant sind, wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrsflüsse und die Umwelt (Lärm und Luft) schliesslich auch im Umweltverträglichkeitsbericht berücksichtigt (UVB vom 24. April 2007, S. 1).

Der VCS Sektion Solothurn beantragt nun im Wesentlichen, die Freigabe des Kredits für den Bau der Entlastungsstrasse Olten-West durch den Regierungsrat mit der Auflage zu verbinden, dass auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Umfahungsstrasse die Kirchgasse gesperrt wird und das „Verkehrskonzept Innenstadt 2006“ oder vergleichbare flankierende Massnahmen in der Oltnen Innenstadt umgesetzt werden.

Die grundsätzliche Pflicht des Regierungsrats, die Freigabe des Baukredits für die Entlastungsstrasse an die Sicherstellung der flankierenden Massnahmen auf den kommunalen Strassen zu verknüpfen, ergibt sich schon aus dem zitierten Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001. Es verbleibt für dieses Einspracheverfahren die Bezeichnung der konkreten Massnahmen auf dem Gemeindegebiet von Olten. Dabei fallen zum Vornherein nur solche in Betracht, die für die Zweckmässigkeit der ERO und deren Umweltverträglichkeit unerlässlich sind. Vorhaben etwa, mit denen vorab die Wohnlichkeit und Attraktivität der Stadt Olten verbessert und die öffentlichen Räume aufgewertet werden sollen, scheiden deshalb als flankierende Massnahmen zur kantonalen Nutzungsplanung ERO aus.

Das vom Stadtrat Olten dem Gemeindeparlament vorgeschlagene und von diesem am 28. Juni 2007 zur Weiterbearbeitung bis November 2008 beschlossene „Verkehrskonzept Innenstadt 2006“ „dient übergeordnet der Attraktivierung und Stärkung unserer Innenstadt als regionales Dienstleistungs- und Einkaufszentrum und als Ort des kulturellen Geschehens, des Wohnens und der Begegnung. Es basiert grundsätzlich auf zwei Teilkonzepten, nämlich auf einem Verkehrskonzept (Begegnungszone mit entsprechender Verkehrsführung) und auf einem städtebaulichen Konzept zur etappenweisen gestalterischen und nutzungsmässigen Aufwertung der öffentlichen Räume“ (Auszug aus dem Protokoll des Gemeindeparlaments der Stadt Olten vom 28. Juni 2007, Prot.-Nr. 80, S. 7). Die aus diesem Konzept dereinst fliessenden sowie die vom Einsprecher alternativ geforderten vergleichbaren Massnahmen sind nach dem Gesagten keine für die ERO notwendigen flankierenden kommunalen Massnahmen, von denen eine Kreditfreigabe des Regierungsrats abhängen kann. Diesbezüglich ist die Einsprache des VCS daher abzuweisen.

Hingegen ist die Einsprache gutzuheissen hinsichtlich der Sperrung der Kirchgasse für den motorisierten Individualverkehr. Diese hat auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Kantonsstrasse H5b hin zu erfolgen. Diese Sperrung ist einerseits unbestrittenermassen erforderlich, damit die Entlastungsstrasse ihre Funktion wahrnehmen kann und damit die ERO recht- und zweckmässig sowie umweltverträglich ist. Andererseits ist sie hiefür aber auch ausreichend. Mit dieser Feststellung der Sperrung der Kirchgasse auf die Eröffnung der Entlastungsstrasse hin und der Genehmigung der vorliegenden Nutzungsplanung ist diese unumgängliche flankierende Massnahme auf dem Gemeindestrassennetz von Olten rechtlich – und aufgrund der hier vernachlässigbaren Kosten ebenfalls finanziell – sichergestellt. Daran ändern auch die ausstehenden Verfahren nach Strassenverkehrsrecht und zur Kreditbewilligung nichts.

Bei diesem Ergebnis erübrigt sich eine Auseinandersetzung mit den weiteren Anträgen für den Unterlassungsfall. Immerhin bleibt auf den Umstand hinzuweisen, dass nach Darstellung des Stadtrats Olten die Zufahrtsbeschränkung für das gesamte Säli- und Wilerfeldquartier bereits in Rechtskraft und realisiert sei.

b. Partikelfilter (RB 2)

Der VCS fordert, bei der Vergabe von Aufträgen über Fr. 100'000.-- nur Unternehmungen zu berücksichtigen, die Transportfahrzeuge und Maschinen verwenden, welche bezüglich der Umweltbelastungen dem neusten Stand der Technik entsprechen. Konkret verlangt der Einsprecher, dass die Baumaschinen und LKW über Partikelfilter verfügen müssen.

Für die Bereiche Lärm und Erschütterungen sowie Luft während der Bauphase gelten diverse Richtlinien und Normen: die „Baulärm-Richtlinie“ des BAFU (vormals BUWAL) von 2000 (gestützt auf Art. 6 LSV), die Normen SN 640 312a und DIN 4150 Teile 2 und 3, die „Baurichtlinie Luft“ des BUWAL von 2002 und die Richtlinie zur Luftreinhaltung bei Bautransporten des BUWAL von 2001. Zur Umsetzung der erforderlichen Massnahmen beim Bau der ERO wird eine Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt (s. BB UVB, S. 5-10). Die Einhaltung dieser Vorschriften sichern die Massnahmen Lär-1, 2, 6-10, Luf-5 (s. UVB, Massnahmenübersicht, S. 150) und Antrag 2 des Amts für Umwelt (AfU, BB UVB, Anhang II), welche alle in Ziffer 9.1 dieses Beschlusses als verbindlich erklärt werden.

Die Belastungswerte während der Bauphase müssen also die erwähnten Richtlinien und Normen einhalten. Dies dürfte z.B. bei Transporten der Fall sein, wenn die durchschnittliche Wegstrecke weniger als 12 km (hin und zurück) misst und eine moderne Lastwagenflotte verwendet wird, welche entweder die aktuelle EURO-Norm erfüllt oder mit Partikelfilter ausgerüstet ist. Das AfU unterstützt die Absicht, „(möglichst) alle eingesetzten Baumaschinen mit Partikelfilter-Systemen zur Reduktion der gesundheitsschädlichen Dieselermissionen auszurüsten und diese Anforderung ins Submissionsverfahren einfliessen zu lassen“ (BB UVB, S. 10). Für den Fall der Überschreitung der massgebenden Maximalwerte behält sich die Umweltschutzfachstelle ausdrücklich vor, verschärfte Massnahmen zu beantragen (Antrag 2, BB UVB, Anhang II). Unter dieser Voraussetzung wäre also denkbar, die Transport- und Bauunternehmungen auf die Verwendung von Partikelfiltern zu verpflichten (vgl. auch BB UVBB, Ziffer 2.3.3). In der generellen und absoluten Formulierung des VCS ist dessen Antrag jedoch abzuweisen.

c. Publikumsintensive Anlagen (RB 3)

Der VCS Sektion Solothurn verlangt vom Regierungsrat in diesem Genehmigungsverfahren zur ERO, zu künftigen, noch unbekanntem publikumsintensiven Anlagen konkrete Auflagen oder Bedingungen zu erlassen.

Nach dem Kantonalen Richtplan 2000 (SW-5.2.1) gilt eine Anlage als publikumsintensiv (PA), wenn sie mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Tag erzeugt. Für solche Anlagen ist als Grundnutzung eine Spezialzone auszuweisen. Diese Vorhaben sind in erster Instanz grundsätzlich vom jeweiligen Gemeinderat (Nutzungsplan) und der örtlichen Baukommission (Baugesuch)

zu beurteilen. Diese Behörden sind auch zuständig – und dies erst anlässlich eines konkreten Verfahrens - zum Erlass der allenfalls erforderlichen Auflagen und Bedingungen zur Einhaltung des Bau-, Planungs- und Umweltrechts. Die Umweltverträglichkeit von solchen künftigen Projekten – mit oder ohne formelle UVP – ist daher in Kenntnis aller konkreten Umstände in diesen Verfahren zu prüfen. Die Anlagen dürfen auch nur bewilligt werden, wenn sie selbst umweltverträglich sind. Andererseits ändern sie an der Umweltverträglichkeit der ERO nichts. So dürfen beispielsweise hinsichtlich der Lärmbelastung neue Anlagen nicht dazu führen, dass bei einer bestehenden Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder bei einer sanierungsbedürftigen Strasse wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (Art. 9 LSV). Auf das Rechtsbegehren des VCS ist aus diesen Gründen nicht einzutreten.

d. Sälikreisel (RB 4)

Nach Auffassung des VCS muss der Sälikreisel anders gestaltet werden, sodass ihn Velofahrer zu jeder Tageszeit gefahrlos befahren können. Zudem müssten der Fussgängerstreifen in Richtung Aarburg zum Kreisel hin verlegt und für die Fussgänger eine Ampelanlage installiert werden.

Der Einsprecher bekräftigt diese Ansprüche mit einem Axiom unbekannter Herkunft, wonach der nichtmotorisierte innerstädtische Verkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr prioritär zu behandeln sei. Demgegenüber ist jedoch in diesem Verfahren vielmehr von einem im Grunde gleichgewichtigen Abwägen der Interessen aller Verkehrsteilnehmer auszugehen. Der Nutzungsplan „Kreisel Säli, Aarburger- / Entlastungs- / Sälistrasse“ (Dok-Nr. 504.ISR.EPP002, OU 1) sieht in einer Distanz von jeweils ca. 100 m nördlich und südlich des Kreisels je einen Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage sowie etwa 5 m östlich desselben einen gewöhnlichen Fussgängerstreifen vor. Zwischen diesen Fussgängerstreifen sind entlang der Fahrbahn beidseitig und durchgehend sowohl Trottoirs als auch Radstreifen geplant. Die Arbeiten zu dieser Planung wurden von einer speziellen Arbeitsgruppe für den Fuss- und Veloverkehr (AG FuVe) begleitet. Das vorliegende Resultat erweist sich auch aus Sicht des Langsamverkehrs als recht- und zweckmässig. Die beantragte Verschiebung des südlichen Fussgängerstreifens ändert an dieser Feststellung nichts. Weitere Alternativen sind vom Einsprecher nicht angesprochen worden und aufgrund der offensichtlichen Tauglichkeit der aufgelegten Lösung auch nicht von Amtes wegen zu suchen. Der Antrag des VCS auf Änderungen beim Sälikreisel ist deshalb abzuweisen.

e. Personenunterführung Kleinwangen (RB 5)

Der Einsprecher macht geltend, dass die bestehende Unterführung Kleinwangen-Wangen b.O. im Rahmen des ERO-Projektes verbreitert werden müsste. Nur so sei die durch das ERO-Projekt verlängerte Unterführung für den Langsamverkehr tauglich.

Die neue Erschliessungsstrasse H5b bedingt eine Verlängerung der bestehenden, kommunalen Personenunterführung zwischen Wangen b.O. und Kleinwangen. Die heutige Unterführung ist etwa 18 m lang, 2.80 m breit und 2.20 m hoch. Die geplante Verlängerung weist auf ca. 30 m (Rampe im Freien) eine durchgehende Breite von 5 m auf und verengt sich auf den letzten ca. 13 m zur bestehenden Passage hin kontinuierlich auf dessen Breite von 2.80 m. Die vorerst zu realisierende und durch die Kantonsstrasse H5b allein bedingte Höhe der kantonalen Unterführung beträgt zwischen 2.50 m und 3 m. Im Hinblick auf einen späteren Ausbau der kommunalen Unterführung beinhaltet das ERO-Projekt jedoch zusätzliche Massnahmen: so sieht der Nutzungsplan zum Beispiel Betonkonstruktionen in der gesamten Unterführung für eine spätere Höhe von 4 m und Breite von 5 m vor. Zudem wird das Sicherheitsgefühl der Passanten im bestehenden Durchgang durch das zwischen den SBB-Gleisen 3 und 4 geplante Oblicht verbessert (Dok.-Nr. 305.BSB.EPP001, „Abschnitt Wangen b.O. / Rickenbach, Personenunterführung Kleinwangen“, WK 5). Somit beinhaltet die vorliegende Planung mehr, als durch den Bau der Entlastungsstrasse H5b unbedingt notwendig wäre. Damit wird dem Umstand aber hinreichend Rechnung getragen, dass der bestehende Durchgang, insbesondere hinsichtlich des Sicherheitsgefühls der Passanten, durch die geplante Verlängerung des gedeckten Teils um ca. 13 m eine

gewisse Verschlechterung erfahren dürfte. Weitere Forderungen dem Projekt ERO anzulasten, rechtfertigt sich indessen nicht. Das entsprechende Begehren des VCS ist somit abzuweisen.

6.1.4 Einsprache Nr. 40 (Luciano und Angiolina Ciccone)

Durch das Projekt „Entlastung Region Olten“ befürchten Luciano und Angiolina Ciccone für ihre Liegenschaft Hinterer Steinacker 9 eine wesentliche Verschlechterung der Wohnqualität und eine massive Entwertung. Sie beantragen deshalb sinngemäss Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der Planungswerte nach Art. 7 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) und Schallschutzmassnahmen gemäss Art. 10 LSV sowie Entschädigungen.

Am 23. August und 19. Oktober 2007 fanden mit Vertretern des Bau- und Justizdepartements Einspracheverhandlungen statt.

Die Liegenschaft der Einsprecher befindet sich in unmittelbarer Nähe zur neuen Umfahrungsstrasse H5b. Luciano und Angiolina Ciccone sind daher als Direktbetroffene zur Einsprache legitimiert. Darauf ist also grundsätzlich einzutreten. Dies gilt jedoch nicht hinsichtlich der Entschädigungsforderungen. Auf diese kann mangels sachlicher Zuständigkeit nicht eingetreten werden. Diese Anliegen sind in ein allfälliges Enteignungsverfahren zu verweisen (s. oben Ziffer 5.4).

Die Liegenschaft der Einsprecher ist in Tabelle 4-4 des Umweltverträglichkeitsberichts vom 24. April 2007 (UVB) als Objekt Nr. 50 aufgeführt. Es handelt sich um ein Objekt mit Überschreitung der massgebenden Planungswerte (PW), bei welchem jedoch die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten sind (UVB, Beilage 4.1-2a). Es werden Erleichterungen nach Art. 7 Abs. 2 LSV beantragt (UVB, Beilage 4.1-2c).

Die ERO führt in einer Gesamtbeurteilung auf den bestehenden und stark belasteten Hauptachsen zur einer Reduktion der Lärmbelastung. An anderen Orten, so auch bei der Liegenschaft der Einsprecher L. und A. Ciccone, entstehen neue Lärmbelastungen, welche zum Teil die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschreiten. Hier werden deshalb Erleichterungen beantragt. Solche Erleichterungen werden gewährt, „soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde und ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage besteht. Die Immissionsgrenzwerte dürfen jedoch nicht überschritten werden“ (Art. 7 Abs. 2 LSV). Das für die Zulässigkeit einer Grenzwertüberschreitung vorausgesetzte überwiegende öffentliche Interesse wird für die ERO mit den im UVB gesamthaft dargelegten Auswirkungen nachgewiesen. Die Erleichterungen werden nur soweit beantragt und erteilt, wie die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde (definitive Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle vom 9. November 2007, BB UVB, Ziffer 2.2.2 und 2.2.3). Die umfassende raumplanungs- und umweltrechtliche Interessenabwägung wurde auch oben bei Ziffer 4 dieses Regierungsratsbeschlusses dargelegt. Die Voraussetzungen gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV sind somit alle erfüllt. Die beantragten Erleichterungen werden deshalb auch bezüglich der Liegenschaft der Einsprecher Luciano und Angiolina Ciccone zu Recht gewährt.

Schallschutzmassnahmen nach Art. 10 LSV sind anzuordnen, wenn bei neuen oder wesentlich geänderten öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen die Anforderungen nach Art. 7 Abs. 2 LSV nicht eingehalten werden können (Art. 10 Abs. 1 LSV), d.h. konkret, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Solche Massnahmen fallen vorliegend folglich ausser Betracht.

Die Einsprache von Luciano und Angiolina Ciccone ist daher abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

6.1.5 Einsprache Nr. 107 (IG Velo Region Olten)

Mit Eingabe vom 6. Juni 2007 erhob die IG Velo Region Olten, Olten, vertreten durch Rechtsanwältin Claudia Heusi, Solothurn, gegen die Nutzungsplanung zum Gesamtprojekt „Entlastung Region Olten (ERO)“ Einsprache mit diversen Anträgen zur Änderung der aufgelegten Nutzungspläne auf Gemeindegebiet von Olten und Wangen b.O.. Diese Verbesserungen seien im Interesse der Radfahrenden und Fussgänger erforderlich.

Die Legitimation der IG Velo Region Olten zur Einsprache im Nutzungsplanverfahren begründete die Einsprecherin in der ergänzenden Begründung vom 29. Oktober 2007 zur Beschwerde gegen die kommunale Nutzungsplanung „Passarelle Dammstrasse“, Wangen b.O. (vgl. unten, Ziffer 7.1) wie folgt:

Es könne zweifellos auch ein Verband als Vertreter seiner Mitglieder Einsprache bzw. Beschwerde erheben (egoistische Verbandsbeschwerde), wenn er als juristische Person konstituiert und nach seinen Statuten gehalten sei, die geltend gemachten Anliegen für seine Mitglieder zu vertreten und die Mehrheit oder eine Grosszahl seiner Mitglieder vom angefochtenen Plan berührt sei. Die IG Velo bezwecke gemäss Art. 3 ihrer Statuten „die Verbindung der am Fahrrad interessierten Personen und Vereinigungen mit dem Ziel, Verbreitung und Sicherheit des Fahrrades als gesundes und umweltfreundliches Individualverkehrsmittel in der Region Olten zu fördern und die gemeinsamen Interessen der Radfahrenden zu wahren, namentlich dem Umweltschutz und der Nachhaltigkeit im Strassenbau, in der Verkehrslenkung, in der Siedlungspolitik und im Bauwesen.“ Die Mitglieder des Vereins IG Velo wohnten gemäss Darstellung der Einsprecherin bis auf wenige Ausnahmen in Olten oder den umliegenden Nachbargemeinden. Da die Vereinsmitglieder regelmässig das Velo als Verkehrsmittel benützten, um sich in der Region Olten fortzubewegen, seien sie unmittelbar von der Frage betroffen, welche Verkehrsverbindungen die ERO für die Radfahrenden vorsehe und wie diese konkret angelegt werden sollten. Die für die Legitimation erforderliche Beziehungsnähe sei also dadurch gegeben, dass die Mitglieder der IG Velo in Olten und den Nachbargemeinden Wohnsitz hätten und sich überwiegend mit dem Verkehrsmittel Velo im Alltag fortbewegten. Diese unmittelbare oder virtuelle Betroffenheit genüge zur Legitimation. Schliesslich sei bereits in anderen, ähnlich gelagerten Verfahren die Legitimation der IG Velo Region Olten anerkannt worden.

Am 27. September 2007 führte eine Vertretung des Bau- und Justizdepartements mit der IG Velo eine Einspracheverhandlung durch.

Nach § 16 Abs. 2 PBG sind in Nutzungsplanverfahren auch kantonale Vereinigungen, die sich nach ihren Statuten vorwiegend dem Natur- und Heimatschutz oder der Siedlungs- und Landschaftsgestaltung widmen, einspracheberechtigt, sofern sie mindestens zehn Jahre vor Erhebung der Einsprache gegründet wurden. Die IG Velo Region Olten ist keine kantonale Vereinigung. Sie wäre deshalb höchstens dann zur Einsprache legitimiert, wenn sie aufgrund der Statuten zur Wahrung der betroffenen Interessen ihrer Mitglieder berufen wäre und die Interessen der Mehrheit oder zumindest einer grossen Anzahl der Mitglieder derart betroffen wären, dass diese selber zur Einsprache legitimiert wären (egoistische Verbandsbeschwerde, vgl. Ziffer 5.2). Ein Wohnsitz im Gebiet einer von der Nutzungsplanung betroffenen Gemeinde bedeutet noch keine für eine Einsprache hinreichende Betroffenheit (s. auch Ziffer 6.2.3 zu Einsprache Nr. 84a). Dass eine Mehrheit oder zumindest eine grosse Anzahl der Mitglieder der IG Velo in einer solchen Nähe zum Projekt der ERO wohnen, dass sie zur Einsprache selbst berechtigt wären, wird von der Einsprecherin nicht einmal behauptet. Eine solche äusserst unwahrscheinliche Konstellation ist ohne Nachweis des Gegenteils auch ohne Weiteres auszuschliessen. Eine Legitimation der Mitglieder andererseits daraus abzuleiten, dass diese regelmässig das Velo in der Region Olten benützen, käme der Zulassung einer Popularbeschwerde gleich. Dasselbe gilt für das Abstellen auf eine virtuelle Betroffenheit. Auch aus dem als Präjudiz angeführten Urteil des Ver-

waltungsgerichts vom 9. März 1995 endlich kann die Einsprecherin nichts für sich ableiten. Dieser Entscheid erging nämlich in einem Verfahren betreffend Verkehrsmassnahmen, welches aufgrund des im Wesentlichen generell-abstrakten Charakters solcher Massnahmen gerade hinsichtlich der Legitimationsfrage ohnehin anders gelagert ist.

Auf die Einsprache der IG Velo Region Olten ist aus diesen Gründen nicht einzutreten.

Dennoch kann in materieller Hinsicht auf die Erwägungen unter Ziffer 4 verwiesen werden, wonach das Gesamtprojekt ERO im Grundsatz in der aufgelegten Form recht- und zweckmässig sowie umweltverträglich ist.

6.1.6 Einsprache Nr. 117 (René Christen)

René Christen beantragt die Nichtgenehmigung der neuen Kantonsstrasse H5b zwischen Kreisel (recte: Knoten) Rötzmatt und Kreisel Säli. Für den Fall, dass die Strasse trotzdem gebaut werden sollte, fordert der Einsprecher im Wesentlichen die Erstellung von Rissprotokollen vor und nach dem Bau sowie den Ersatz von sämtlichen als Folge der vorliegenden Planung ihm erwachsenen finanziellen Nachteilen (Wertverminderungen, Inkonvenienzen, Auslagen, etc.).

Am 24. August 2007 fand in Anwesenheit von Vertretern des Bau- und Justizdepartements und des Projektgeologen mit René Christen eine Einspracheverhandlung statt.

Der Einsprecher ist Bewohner und Eigentümer von mehreren Liegenschaften, welche sich direkt über oder unmittelbar neben dem künftigen Tunnel Hausmatt befinden. Soweit René Christen diesen Tunnelbau verhindern will und nicht bloss allgemeine Bedenken bezüglich des Funktionierens des Projekts äussert – etwa wegen der Kombination Tunnel und Brücke –, ist er vom Vorhaben persönlich betroffen und daher zur Einsprache legitimiert. Es ist grundsätzlich darauf einzutreten. Dies gilt mangels sachlicher Zuständigkeit hingegen nicht für die diversen finanziellen Forderungen, welche auf ein allfälliges, separates Enteignungsverfahren zu verweisen sind (vgl. Ziffer 5.4). Darin werden sämtliche Einschränkungen abgegolten, welche die aus dem Eigentum fliessenden Rechte durch das umstrittene Projekt erfahren. Auch Rissaufnahmen – die im Übrigen gemäss dem zur Orientierung ebenfalls öffentlich aufgelegten Plan „Rissaufnahmen Abschnitt Olten“ (Dok.-Nr. 102.PGW.EPP014) für die Liegenschaften des Einsprechers bereits vorgesehen sind – sind nicht Gegenstand des Plangenehmigungs- bzw. Rechtsmittelverfahrens. Sich durch Rissprotokolle abzusichern, um Schadenersatzforderungen vorzubeugen, ist nämlich vielmehr Sache des Anlageninhabers selbst und erfolgt in dessen eigenem Interesse.

Materiell hält René Christen im Bereich seiner persönlichen Betroffenheit dem Projekt einzig seine Bedenken zur geologischen Situation im Hinblick auf den Tunnelbau entgegen. Nach Meinung des Einsprechers sei nämlich nicht abgeklärt worden, wie und mit welchen Folgen der Tunnelbau die Grundwasserströme verändere. Die Planaufgabe basiere auf veralteten und ungenügenden Prüfungen des Untergrunds aus dem Jahr 1984.

Diese Auffassung wird durch den Abschnitt „Fachliche Grundlagen“ im Kapitel 4.3.1 im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 24. April 2007 unmissverständlich widerlegt (vgl. auch Ziffer 2.8.4 der definitiven Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle vom 9. November 2007, BB UVB). Danach wurden zur Abklärung der Grundwasserproblematik von 2003 bis 2007 zahlreiche Sondierungen und Überwachungen sowie im November und Dezember 2006 ein Grosspumpversuch durchgeführt. Aufgrund dieser umfassenden und aktuellen Untersuchungen konnten die Machbarkeit und die Umweltverträglichkeit des Tunnels Hausmatt auch aus Sicht des Grundwasserschutzes festgestellt werden (UVB Ziffer 4.3, BB UVB Ziffer 2.8). René Christen bringt dagegen keine inhaltlichen Einwände vor. Den Ausführungen des Amtes für Umwelt ist deshalb zu folgen (Ziffer 4.4.3 hievor). Der Bau des Tunnels Hausmatt ist für die ERO unverzichtbar und liegt im – das private Interesse des Einsprechers überwiegenden – öffentlichen Interesse. Die Planung erweist sich auch in diesem Bereich als recht- und zweckmässig. Die Einsprache ist

aus diesen Gründen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Das Einspracheverfahren ist kosten- und entschädigungslos (Ziffer. 5.5).

6.1.7 Einsprache Nr. 123 (Hans Erich Himmelreich)

Hans Erich Himmelreich erhebt mit Schreiben vom 6. Juni 2007 zwar formell nur Einsprache gegen den Nutzungsplan „Gesamtprojekt, Abschnitt Olten, Landerwerb / Landbeanspruchung, Situation 1:1'000“ (Dok-Nr. 201.EWP.EPP011, OK 2). Aufgrund der Erwägungen bestreitet der Einsprecher indessen grundsätzlich jegliche Tauglichkeit des Gesamtprojekts ERO zur verkehrsmässigen Entlastung der Region Olten. Die Belastung dürfe durch den Bau zusätzlicher Strassen nicht noch erhöht werden. Neue Strassen förderten lediglich den motorisierten Individualverkehr, welcher den Menschen und die Umwelt belaste. Es werde bei der vorliegenden Planung fälschlicherweise davon ausgegangen, dass der Verkehr aufgrund einer inneren Gesetzmässigkeit von alleine wachse. Die Rechte der Landeigentümer, insbesondere durch die Beanspruchung von Dienstbarkeiten für unterirdische Bauwerke und Bodenanker, würden durch die Planung nicht gewahrt. Auch würde durch den Bau und Betrieb des Hausmatttunnels der Wert der darüberliegenden Immobilien erheblich reduziert. Weiter sei die Abgeltung allfälliger Schäden an den Liegenschaften nicht geregelt. Daraus folgernd wird sinngemäss beantragt, die Planung der neuen Kantonsstrasse H5b mit dem Tunnel Hausmatt sei nicht zu genehmigen, eventuell seien die finanziellen Einbussen abzugelten.

Mit Hans Erich Himmelreich führten Vertreter des Bau- und Justizdepartements am 14. August und 22. Oktober 2007 Verhandlungen.

Die Liegenschaft des Einsprechers befindet sich im unmittelbaren Bereich des Tunnels Hausmatt, in welchem gemäss dem erwähnten Erschliessungsplan Landerwerb / Landbeanspruchung auch unterirdische Bauwerke und Bodenanker vorgesehen sind. Hans Erich Himmelreich ist deshalb insoweit zur Einsprache legitimiert, als er den geplanten Tunnel Hausmatt anfecht und seine Argumente auf dessen Verhinderung abzielen. Darüber hinaus kann auf die Einsprache nicht eingetreten werden, insbesondere was die finanziellen Forderungen - auch solche aus dem Erwerb beschränkter dinglicher Rechte - anbetrifft. Diese wären mangels gütlicher Einigung in einem allfälligen Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. Ziffer 5.4).

Hans Erich Himmelreich bestreitet die Zweckmässigkeit des gesamten Projekts der „Entlastung Region Olten“ generell und ohne hinreichende Substantiierung. Demgegenüber wurden in Ziffer 4 hievore die Zweckmässigkeit, das überwiegende öffentliche Interesse und die Umweltverträglichkeit der ERO bereits umfassend dargelegt. Die Einsprache von Hans Erich Himmelreich ist aufgrund dieser Ausführungen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

6.1.8 Einsprache Nr. 124 (Dieter und Irene Kerschbaumer)

Dieter und Irene Kerschbaumer stellen das Rechtsbegehren, es sei auf die gesamte Entlastungsstrasse, Abschnitt Olten, Dok.-Nr. 202.BSB.EPP006, OK 1, zu verzichten.

Die Einsprecher sind insofern zur Einsprache legitimiert, als sie durch den geforderten Verzicht auf die gesamte Entlastungsstrasse in Olten im Fall der Gutheissung auch den Wegfall des Tunnels Hausmatt erwirken, in dessen unmittelbarer Nachbarschaft sie wohnen. Im Übrigen und soweit Dieter und Irene Kerschbaumer Projektänderungen in den Gebieten Rötzmatt, Schützenmatte, Gäubahnbrücke, Aarburgerstrasse und Sälikreisel allgemein anregen, ist mangels persönlicher Betroffenheit auf die Einsprache nicht einzutreten (vgl. Ziffer 5.1).

Die Einsprecher begründen ihre Einsprache im Wesentlichen und pauschal damit, dass das Ziel der Entlastungsstrasse, nämlich eine Reduktion des motorisierten Verkehrs auf dem übrigen Stadtgebiet, durch das Projekt ERO nicht erreicht werde. Die geschätzten 20'000 Fahrzeuge pro Tag auf der Entlastungsstrasse würden vielmehr die Stadt zusätzlich belasten.

Damit wird dem Projekt ERO auf ungenügend substantiierte Weise jegliche Tauglichkeit zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme abgesprochen. Die Zweckmässigkeit, das überwiegende öffentliche Interesse sowie die Umweltverträglichkeit der vorliegenden Planung sind demgegenüber in Ziffer 4 dieses Beschlusses bereits ausführlich und hinreichend dargetan. Die Einsprache von Dieter und Irene Kerschbaumer ist deshalb abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

6.1.9 Einsprache Nr. 125 (Johann und Hilda Christen-Ess)

Die Einsprecher Johann und Hilda Christen-Ess wohnen an der Ziegelfeldstrasse 73, Olten, und beantragen die Nichtgenehmigung der neuen Kantonsstrasse H5b. Sie begründen ihre Einsprache damit, dass die Umfahrungsstrasse auf der Höhe der Überführung Gheidweg gegen die Stadtseite hin keine Lärmschutzwände aufweise. Dadurch würde die Überbauung Bornblick mit zusätzlichem Lärm beschallt und die Stockwerkeigentumseinheit der Einsprecher, GB Olten Nr. 5959, eine Wertverminderung erfahren.

Nach § 16 PBG kann gegen einen Nutzungsplan Einsprache erheben, wer durch den Plan berührt ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat. Nach der ständigen Praxis und Rechtsprechung ist berührt, wer in einer hinreichend nahen Beziehung zur Streitsache steht (z.B. der Anstösser der umstrittenen Strasse). Ein schutzwürdiges Interesse hat derjenige, der durch den Ausgang des Verfahrens in seiner tatsächlichen oder rechtlichen Situation beeinträchtigt wird.

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Entlastung Region Olten (ERO)“ sind daher vor allem Personen zur Einsprache gegen die neue Kantonsstrasse H5b legitimiert, die in unmittelbarer Nähe der Entlastungsstrasse wohnen und dadurch für ihre eigene Wohnung Nachteile zu gewärtigen haben (z.B. durch Lärm, Staub, Mehrverkehr, Erschütterungen etc.).

Personen, deren Liegenschaften nicht direkt an den Nutzungsplanperimeter grenzen, sind zur Erhebung einer Einsprache gegen die Entlastungsstrasse nur befugt, wenn die von ihr zu erwartenden Immissionen ein ohne grossen technischen Aufwand eruierbares, augenfälliges Mass annehmen und sich von bereits bestehenden Immissionen deutlich abheben (vgl. Ziffer 5.1).

Die Wohnung von Johann und Hilda Christen-Ess befindet sich nicht in unmittelbarer Nähe zum Anfechtungsobjekt. Die minimale Distanz zur Entlastungsstrasse beträgt ca. 250 m. Die Liegenschaft Ziegelfeldstrasse 73 wird überdies von zahlreichen bestehenden Gebäuden zur projektierten Strasse hin abgeschirmt. Die Einsprecher konnten nicht darlegen, warum sie von der neuen Entlastungsstrasse mehr belastet werden als irgendein Einwohner von Olten. Sie sind nicht stärker als die Allgemeinheit vom umstrittenen Nutzungsplan betroffen. Von der Kantonsstrasse H5b wird für die Wohnung der Einsprecher keine wahrnehmbare und daher relevante lärmässige Mehrbelastung von mindestens 1 dB(A) ausgehen. Es fehlt somit an einer die Legitimation gemäss § 16 PBG begründenden materiellen Beschwer. Auf die Einsprache ist deshalb nicht einzutreten. Andernfalls müsste sie aufgrund der Erwägungen unter Ziffer 4 abgewiesen werden.

Der Vollständigkeit halber bleibt zu erwähnen, dass gerade die neue Entlastungsstrasse zur Folge hat, dass der Verkehr auf der unmittelbar an der Liegenschaft von Johann und Hilda Christen-Ess vorbeiführenden Ziegelfeldstrasse auf etwa die Hälfte reduziert wird. Das gesamte Projekt ERO bewirkt also für die Einsprecher sogar eine erhebliche Lärminderung.

6.2 Kantonsstrasse H5b in Rickenbach und Wangen b.O. (Pläne RK, WK und WU)

6.2.1 Einsprachen Nr. 19 (Wyss Daniel), Nr. 31 (Apollonio Michelino), Nr. 32 (Allemann-Wiesler Otto), Nr. 33 (Bitterli-Studer Roman und Astrid), Nr. 33a (Studer-Grossmann Anton und Annelies), Nr. 43 (Ritter-Tiemann Patrick und Sonja), Nr. 44 (Reischl-Bösiger Martin und Bösiger Reischl Mirjam), Nr. 62 (Weibel Jacqueline), Nr. 63 (Düggeli Peter und Mitunterzeichner), Nr. 64 (Mangarelli-Wyss Jeannette, Antonio und Andrea

Alberto), Nr. 70 (Wyss-Schuler Frieda), Nr. 76 (Peter E.), Nr. 77 (Deschenaux-Rötheli Elisabeth), Nr. 78 (Probst-Hafner Anton und Erika), Nr. 79 (Kutos Rudolf und Wyss Beatrice), Nr. 80 (Studer Kuno), Nr. 86 (Deschenaux Gabriella), Nr. 88 (Einwohnergemeinde Rickenbach), Nr. 108 (Einwohnergemeinde Kappel und Einwohnergemeinde Gunzgen), Nr. 111 (Einwohnergemeinde Kestenholz).

Die Einsprachen - abgesehen von jenen der 4 Einwohnergemeinden, alle von Anwohnern der Mittelgäustrasse in Kappel - wehren sich gegen den Mehrverkehr auf der Mittelgäustrasse, der aus der ERO resultiert. Sie sehen den Grund für den Mehrverkehr in der Verlängerung der Kantonsstrasse H5b zwischen dem Viadukt in Wangen b.O. und der Mühle Rickenbach, wo die neue Strasse an die bestehende Mittelgäustrasse angeschlossen wird.

Sowohl mit den Gemeinden als auch mit den privaten Einsprechern (Parteiverhandlung vom 21. August 2007) ist verhandelt worden.

6.2.1.1 Die Gemeinden Kappel und Gunzgen (Nr. 108), Kestenholz (Nr. 111) und Rickenbach (Nr. 88) haben ihre Einsprachen aufgrund der folgenden Vergleiche zurückgezogen:

a. Vergleich mit den Gemeinden Gunzgen, Kestenholz, Rickenbach

1. *„Das Bau- und Justizdepartement (BJD) wird nach der Genehmigung des Projektes ERO (vorgesehener Termin Ende 2007) zeitlich prioritär (möglichst Januar 2008) die vom Richtplan verlangte Zweckmässigkeitsprüfung der geforderten Umfahrung Rickenbach - Hägendorf an die Hand nehmen.*
2. *Sollte die Prüfung der (offensichtlich im Vordergrund stehenden, durch eine Projektierungszone gesicherten) Linienführung zu einem positiven Ergebnis führen, wird das BJD unmittelbar anschliessend Richt- und Nutzungsplanverfahren initiieren und möglichst vor Ablauf der Projektierungszone (April 2010) abschliessen. Damit verbunden ist auch eine allfällige Änderung des Knotens „Mühle“ in Rickenbach, also eine Änderung des zu genehmigenden Erschliessungsplanes ERO in diesem Bereich.*
3. *Die Verlängerung bzw. Umfahrung Rickenbach / Hägendorf ist als „ERO+“ Gegenstand des Agglomerationsprogramms, welches dem Bund eingereicht wird.*
4. *Die notwendigen Mittel für die Planung werden im Rahmen des Globalbudgets des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) sichergestellt.*
5. *Die Kosten des Projektes wird das BJD in die langjährige Finanzplanung des Regierungsrates aufnehmen und zu gegebener Zeit zum Gegenstand einer separaten Kantonsratsvorlage machen, wobei allenfalls das Referendum nach § 8 Strassengesetz zum Tragen kommt. Ein Baubeginn ist frühestens nach Vollendung der ERO möglich.*
6. *Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ERO (ca. 2012) wird aufgrund eines mit der ERO-Genehmigung verknüpften (aber nach der Genehmigung der ERO aufgelegten) Lärmsanierungsprogramms über die Mittelgäustrasse in Gunzgen und Kappel eine Lärmsanierung vorgenommen.*
7. *Die Einwohnergemeinden Kappel, Gunzgen, Rickenbach und Kestenholz ziehen ihre Einsprachen zurück.*
8. *Dieser Vergleich wird als integrierender Bestandteil in den Beschluss des Regierungsrates zur Genehmigung der ERO aufgenommen.“*

b. Vergleich mit der Gemeinde Kappel

Zusätzlich zum im Übrigen gleichen Vergleich wie mit Rickenbach, Gunzgen und Ke-
stenholz wurde mit Kappel vereinbart:

„Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ERO (ca. 2012) sind in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden Massnahmen zur Schulwegsicherung und zur Aufwertung des Strassenraumes der Mittelgäustrasse in Kappel (gestalterische Massnahmen, Bepflanzung, Verkehrsberuhigung usw.) vorzunehmen. Die Kosten sind ins Strassenbau-Mehrjahresprogramm 2009-2011 aufzunehmen.“

In der Folge haben auch die privaten Einsprecher und Einsprecherinnen Nrn. 31, 62, 79 und ein Teil der Teilnehmer der Kollektiveinsprache Nr. 63 ihre Einsprachen zurückgezogen.

Mit den verbleibenden Einsprachen Nrn. 33, 33a, 44 und 80 (gleicher Wortlaut) und Nrn. 32, 63, 64, 70, 77, 78 und 86 (sinngemäss gleicher Inhalt) wird im Wesentlichen Folgendes verlangt:

Der Nutzungsplan WK 1, welcher eine neue Strasse vom Wagner-Viadukt bis in die Rickenbacher Mühle (im Folgenden „Verlängerung WR“), vorsehe, sei

- nicht zu genehmigen
- oder nur, wenn gleichzeitig eine Fortsetzung in Richtung Hägendorf geplant und
- die ganze Strasse von Wangen b.O. bis Hägendorf gleichzeitig realisiert und in Betrieb genommen werde.

Weiter fordern die Einsprachen eventualiter Minderwertentschädigungen oder bauliche Massnahmen zum Schutz ihrer Liegenschaften im Bereich der Mittelgäustrasse. (Die Einsprachen Nrn. 19, 43 und 76 sind differenzierter und - ergänzend - separat zu behandeln.)

Zur Begründung der Begehren wird im Wesentlichen angeführt:

Die Verlängerung WR führe zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Mittelgäustrasse, welches für die Einsprecher unzumutbar sei. Es lägen jetzt schon eine Vielzahl von Immissionsgrenzwert (IGW)-Verletzungen vor. Wenn nun der ganze Verkehr, der bis anhin beim Viadukt in Wangen b.O. geteilt worden sei, in Richtung Rickenbacher Mühle geführt werde, so werde die Situation für die Anwohner der Mittelgäustrasse in Kappel untragbar. Die dadurch entstehenden Immissionen wie Lärm, Abgase und Erschütterungen seien unzumutbar. Die Mittelgäustrasse führe durch ein reines Wohnquartier. Die Schulwege würden unsicher, der Kreisel beim Restaurant Kreuz genüge für den zusätzlichen Verkehr nicht. Die Mittelgäustrasse sei zudem zuwenig ausgebaut für diesen Verkehr. Schon in den letzten 8 bis 10 Jahren habe der Verkehr stark zugenommen. Die Verkehrssicherheit sei nicht mehr zu gewährleisten. Die im UVB und RPB aufgezeigten Prognosen zum Mehrverkehr von 2'000 Fahrzeugen seien falsch. Wangen b.O. (Kleinwangen vor allem) profitiere und Kappel habe alle Nachteile aus der ERO zu tragen. Kappel sei im Rahmen der ERO „einfach vergessen“ worden.

Die Einsprecher erhielten an der Verhandlung vom 21. August 2007 in Kappel Gelegenheit, ihre gestellten Rechtsbegehren näher zu begründen und den anwesenden Experten, welche die Auswirkungen der ERO auf die Mittelgäustrasse im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen und die Zunahme von Lärm erläuterten, Fragen zu stellen.

- 6.2.1.2 Die Gemeinde Kappel, insbesondere die Mittelgäustrasse, ist nicht Gegenstand und liegt nicht im Perimeter der ERO (siehe Ziffer 1.1 und 4.2 hievor). Die Mittelgäustrasse ist eine Kantonsstrasse im Sinne von § 3 Abs. 1 lit. b) Strassengesetz, gemäss Richtplan 2000 eine Hauptverkehrsstrasse von kantonaler Bedeutung, deren Verkehrsaufkommen durch die ERO beeinflusst wird (vgl. UVB Ziffer 4.1.6.2 und RPB Ziffer 4.3.1).

Es stellt sich zunächst die Frage der Einsprachelegitimation: Sind die Einsprecher als direkte oder indirekte Anwohner der Mittelgäustrasse im Sinne von § 16 Abs. 1 PBG und der Ausführungen gemäss Ziffer 5.1 hievor zur Einsprache berechtigt?

Zur Einsprache berechtigt ist, wer durch einen Nutzungsplan berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Inhalt hat. Zur Abgrenzung gegenüber der unzulässigen Popularbeschwerde wird verlangt, dass der Beschwerdeführer durch den angefochtenen Entscheid oder Plan stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten und nahen Beziehung zur Streitsache steht. Das Interesse an der Aufhebung oder Änderung des Planes kann rechtlicher oder auch bloss tatsächlicher Natur sein, doch muss es sich um eigene persönliche Interessen des Einsprechers handeln; auf öffentliche Interessen allein oder die Interessen Dritter kann er sich nicht berufen. Das Interesse des Einsprechers gilt als schutzwürdig, wenn seine tatsächliche oder rechtliche Situation durch den Ausgang des Verfahrens unmittelbar beeinflusst werden kann, d.h. wenn er durch das Verfahren einen materiellen oder ideellen Nachteil von sich abwenden oder aus diesem einen praktischen Nutzen ziehen kann. Vgl. u.a. BGE 1A.148/2005, wo das Bundesgericht folgendes festhielt:

„Die Legitimation zur Anfechtung eines Bauprojekts ist gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts zu bejahen, wenn vom Betrieb der projektierten Anlage mit Sicherheit oder grosser Wahrscheinlichkeit Immissionen ausgehen, die auf dem Grundstück des Beschwerdeführers aufgrund ihrer Art und Intensität deutlich wahrnehmbar sind (vgl. BGE 120 Ib 379 E. 4c S. 387; vgl. auch BGE 113 Ib 225 E. 1c S. 228 f.; 112 Ib 154 E. 3 S. 159 f.). Dabei ist die räumliche Distanz zwischen dem Bauvorhaben und der Liegenschaft des Beschwerdeführers ein wichtiges, aber nicht das einzige Kriterium. Vielmehr ist stets eine Würdigung aller rechtlich erheblichen Sachverhaltselemente vorzunehmen (Heinz Aemisegger/Stephan Haag, Kommentar zum RPG, Zürich 1999, N. 39 zu Art. 33). Stehen grossflächige Immissionen in Frage, hat das Bundesgericht erkannt, dass ein sehr weiter Kreis Betroffener zur Beschwerdeführung legitimiert sein kann, so zum Beispiel die Anwohner eines Flughafens einschliesslich jener, die in der Verlängerung der Flugplatzpisten, d.h. im Bereich der An- und Abflugschneisen, wohnen (BGE 120 Ib 379 E. 4b und c S. 386 f. mit Hinweis auf BGE 104 Ib 318; vgl. auch BGE 124 II 293 E. 3a S. 303 f.; 121 II 176 E. 2a und b S. 177 f.). In dicht besiedelten Gebieten kann somit grundsätzlich sehr vielen Personen die Beschwerdelegitimation zukommen, ohne dass bereits von einer Popularbeschwerde gesprochen werden müsste (BGE 110 Ib 99 E. 1c S. 102). Im Urteil 1A.2/1996 vom 7. August 1998 hat das Bundesgericht die Legitimation eines Anwohners bejaht, obwohl die Planungswerte für die Empfindlichkeitsstufen II und III gemäss Art. 43 und Anhang 5 LSV in Bezug auf seine Grundstücke eingehalten waren. Das Bundesgericht kam zum Schluss, der Beschwerdeführer habe ein beachtenswertes Interesse daran, dass kein Vorhaben realisiert werde, das die bisherige Lärmsituation (erheblich) verschlechtert. Nur wenn bereits eine summarische Prüfung ergebe, dass solches nicht zu befürchten sei und die Planungswerte auch in Zukunft eingehalten würden, könne sich die Frage stellen, ob auf die Beschwerde überhaupt einzutreten sei. Im andern Fall bleibe die Frage der Zulässigkeit der Lärmeinwirkung Gegenstand der materiellen Prüfung (Urteil 1A.2/1996 des Bundesgerichts vom 7. August 1998, E. 1b/cc mit Hinweis auf BGE 121 II 176 E. 3a S. 180).

Das Verwaltungsgericht hat in Berücksichtigung dieser Rechtsprechung zur Beurteilung der Beschwerdelegitimation auf die zu erwartenden Immissionen bei den betroffenen Grundstücken abgestellt: Davon ausgehend, dass eine Steigerung des durchschnittli-

chen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) um 25 % zu einer Erhöhung des Verkehrslärmpegels um 1dB(A) führt und eine solche gerade noch wahrgenommen wird, hat es die Grenze zur Bejahung der Legitimation bei einer Verkehrszunahme von 10 % gesetzt.

Dieses Vorgehen erscheint durchaus geeignet um abzuschätzen, ob ein potentieller Beschwerdeführer durch das angefochtene Vorhaben stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten und nahen Beziehung zur Streitsache steht. Das BUWAL bestätigt denn auch in seiner Vernehmlassung die vom Verwaltungsgericht angewandte Erfahrungsregel, wonach beim Strassenverkehrslärm die Erhöhung des Beurteilungspegels um 1 dB(A) gerade noch wahrgenommen werde. Es stimmt den kantonalen Behörden darin zu, dass diese Zunahme von 1 dB(A) einer Steigerung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens um rund 25 % entspreche. Vorliegend ist kein Grund ersichtlich, diese Annahme in Zweifel zu ziehen. Das Bundesgericht hat sich bereits im Urteil 1A.123/2003 und 1P.354/ 2003 vom 7. Juni 2004 in E. 3.5.3 mit diesem Erfahrungswert befasst und diesen grundsätzlich bestätigt.“

Im vorliegenden Fall wurde die Mittelgäustrasse, obwohl nicht Gegenstand des ERO-Projektes, in den Untersuchungsperimeter des bestehenden Strassenetzes einbezogen (UVB Ziffer 4.1.6.2). Aus den Modellrechnungen ergibt sich durch die ERO ein Mehrverkehr auf der Mittelgäustrasse von 17-23,5 %, was zwar nicht am Tag, aber nachts eine Zunahme des Lärmpegels (Lr) von 1,3-1,5 dB(A) bedeuten kann. Obwohl gemäss Ziffer 4.1.7 des UVB die Lärmberechnungsmodelle einen Toleranzbereich von +/- 2 dB(A) aufweisen, ist die Legitimation der Einsprecher im Lichte der dargelegten Rechtsprechung des Bundesgerichtes zu bejahen. Dabei kann dahingestellt bleiben, ob die Legitimation in jedem einzelnen Fall gegeben ist, bei einigen der im wesentlichen gleich lautenden Einsprachen ist die Einsprachebefugnis im Sinne der Darlegungen jedenfalls zu bejahen.

6.2.1.3 Gemäss Ziffer 4.3 RPB (Skizze S. 33) beträgt die Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) auf der Mittelgäustrasse infolge der ERO in Kappel 2'000 Motorfahrzeuge (Mfz.), nämlich ein Anstieg von 7'000 auf 9'000 Fahrzeuge im Jahr 2013. Im UVB (unter Ziffer 4.1.6.2, Seite 50) gibt die Modellrechnung folgende differenzierten Zahlen an:

Link 445:	2013 ohne ERO:	7'426	
	2013 mit ERO:	9'078	Zunahme 1'652 (22,3 %)
Link 454:	2013 ohne ERO:	6'510	
	2013 mit ERO:	8'040	Zunahme 1'530 (23,5 %)
Link 480:	2013 ohne ERO:	7'141	
	2013 mit ERO:	8'352	Zunahme 1'211 (17 %)

Die Einsprecher bezweifeln zu Unrecht diese Zahlen des Verkehrsmodells. Die Verkehrsprognosen von RPB und UVB stammen aus den Verkehrsmodellberechnungen des Büros Ernst Basler+Partner vom 25. September 2006. Die Einsprecher bringen keine stichhaltigen Argumente vor, welche die Richtigkeit dieser Daten in Frage stellen können.

Die Einsprecher gehen davon aus, dass die Verkehrszunahme aus der Verlängerung der Entlastungsstrasse von Wangen b.O. nach Rickenbach mit der hierortigen Anbindung an die Mittelgäustrasse resultiert. Diese Annahme ist falsch. Gemäss Modellrechnung hängt die Verkehrsbelastung auf der Mittelgäustrasse nicht davon ab, ob in der Mühle Rickenbach eine Anbindung an die Mittelgäustrasse stattfindet oder nicht. In beiden Fällen (also auch bei einer Anbindung in Kleinwangen allein) resultiert eine Zunahme

des Verkehrs von durchschnittlich ca. 20 %. Allein deshalb ist der Hauptantrag der Einsprachen, es sei auf die „Verlängerung WR“ zu verzichten, nicht begründbar.

Das Hauptbegehren sämtlicher Einsprachen, es sei auf die „Verlängerung WR“ zu verzichten bzw. diese dürfe nur bei gleichzeitiger Weiterführung nach Hägendorf/Egerkingen erfolgen, ist deshalb als unbegründet abzulehnen.

Im Übrigen ist hinsichtlich der Forderung nach Weiterführung der „Verlängerung WR“ bis Hägendorf oder gar Egerkingen Folgendes festzuhalten:

Das Projekt ERO ist gemäss den Ausführungen unter Ziffer 4.1 bis 4.3 durch die Beschlüsse des Kantonsrates definiert. Der Projektperimeter endet an der Gemeindegrenze Wangen b.O./Rickenbach (KRB vom 31. Oktober 2001, Ziffer 1). Die verlangte Weiterführung kann nicht zum Gegenstand des ERO-Projektes gemacht werden. Gemäss Richtplan 2000 (TV-3.3.4) ist die Umfahrung Hägendorf/Rickenbach lediglich als Vororientierung unter dem Titel „Kantonsstrassen-Trasseefreihaltungen“ enthalten: „Die Zweckmässigkeit einer Umfahrung von Hägendorf und Rickenbach sowie deren Linienführung und Anschlusspunkt an das Entlastungsvorhaben Olten sind zu prüfen“. Das Bau- und Justizdepartement (BJD) hat zur Sicherung des im Vordergrund stehenden Trassees einer auf Zweckmässigkeit zu prüfenden Umfahrung - im Vorfeld der Auflage der ERO - eine Projektierungszone aufgelegt. Die umfassende Prüfung der Zweckmässigkeit der Umfahrung soll im Anschluss an die Genehmigung der ERO erfolgen.

- 6.2.1.4 Die Auswirkungen der ERO auf die Mittelgäustrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse sind im UVB Ziffer 4.1.6.2 dargestellt (siehe auch Ziffer 6.2.1.2 und 6.2.1.3 hier). Das AfU nimmt dazu in seinem definitiven Beurteilungsbericht (BB UVB) vom 9. November 2007 hinsichtlich der Auswirkungen der ERO auf das bestehende Strassennetz im Allgemeinen und die Mittelgäustrasse im Speziellen wie folgt Stellung:

„2.2.1. Ausgangslage

.....

Neben den Auswirkungen der Neubaustrecke sind auch die Auswirkungen der ERO auf dem bestehenden Strassennetz zu untersuchen. Für die Abgrenzung des Untersuchungsperimeters gilt gemäss den Mitteilungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung Nr. 7 (BUWAL, 1992, Seite 158) folgende Faustregel: „Der Untersuchungsperimeter umfasst für die Betriebsphase jene Gebiete, auf denen durch das Projekt baulich und / oder betrieblich bedingte Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte zu erwarten sind oder mit wahrnehmbaren Lärmzunahmen zu rechnen ist. In der Regel ist eine Lärmzunahme dann wahrnehmbar, wenn der Beurteilungspegel L_r um mindestens 1 dB(A) zunimmt.“ Dies entspricht bei gleichbleibender Zusammensetzung des Verkehrs einer Verkehrszunahme von 26 %. Die durch die ERO verursachte Zusatzbelastung auf dem bestehenden Strassennetz ist rechtlich als Änderung bestehender ortsfester Anlagen zu behandeln. Wird eine Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens soweit beschränkt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8, Abs. 2 LSV). Auch in diesem Fall müssen bei Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) Schallschutzmassnahmen an den betroffenen Gebäuden umgesetzt werden (Art. 10 LSV).

2.2.2. Auswirkungen des Vorhabens und deren Beurteilung

.....

In einer Gesamtbeurteilung führt die Entlastung Region Olten auf den bestehenden, heute stark belasteten Hauptachsen zu einer Reduktion der Lärmbelastung. Im Gegenzug entstehen an anderen Orten neue Lärmbelastungen, welche zum Teil die massgeblichen Belastungsgrenzwerte überschreiten. Dies führt zu den beantragten Erleichterungen bzw. den vorgeschlagenen Schallschutzmassnahmen. Dem Antrag und den Massnahmen kann mit den Ergänzungen in Kapitel 2.2.3 „Würdigung der Einsprachen“ zugestimmt werden.

2.2.3 Würdigung der Einsprachen

Zusatzbelastung der Mittelgäustrasse

Der UVB weist für die Mittelgäustrasse zwischen dem Anschluss Müli Rickenbach und dem Ortszentrum von Härkingen für das Jahr 2013 (Betriebsaufnahme ERO) Verkehrszunahmen (Vergleich ohne bzw. mit ERO) zwischen 12.9 % (Gunzgenstrasse in Härkingen) und 23.5 % (Ortszentrum in Kappel) auf. Für die betroffenen Strassenabschnitte wurden - wie für alle übrigen Strassenabschnitte mit einer Verkehrszunahme zwischen 10 und 30 % - die genauen Emissionspegel errechnet. Eine wahrnehmbare Zunahme der Lärmbelastung > 1 dB(A) wird nur für die Nacht ausgewiesen (Zunahme der Lärmpegel zwischen 1.1 dB(A) und 1.5 dB(A)). Am Tag liegen die entsprechenden Werte mit 0.5 dB(A) bis 0.9 dB(A) durchgehend im nicht wahrnehmbaren Bereich.

Die projektbedingte Mehrbelastung der Mittelgäustrasse liegt im Bereich der Wahrnehmbarkeits-Schwelle (am Tag leicht darunter, in der Nacht leicht darüber). Die Mehrbelastung führt nicht zu einer Zweckänderung (Funktionsänderung) der Anlage. Es ist daher nicht Art. 7 Abs. 1 LSV anzuwenden (neue ortsfeste Anlage), sondern Art. 8 Abs. 2 LSV. Weil es sich um eine wesentlich geänderte, öffentliche ortsfeste Anlage handelt, sind die Anforderungen von Art. 8 Abs. 2 nicht zwingend einzuhalten. Der Lärmschutz der Anwohner ist allerdings durch Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden zu gewährleisten (Art. 10 LSV). Die Kosten hat der Inhaber der wesentlich geänderten Anlage zu tragen (Art. 11 LSV). Für die Sanierungsarbeiten an den betroffenen Liegenschaften sind gemäss UVB zu Lasten der ERO-Projektkosten 600'000 Fr. zu reservieren.

Die Mittelgäustrasse ist unabhängig von den Auswirkungen der ERO eine sanierungspflichtige Hauptverkehrsstrasse mit einer jährlichen Verkehrszunahme von 1 bis 2 %. Als Frist für die Sanierung gilt das Jahr 2018. Es liegt noch kein Sanierungsprojekt vor. Das Strassenlärmsanierungsprojekt für die Mittelgäustrasse ist vor Baubeginn zu genehmigen, weil die ERO bei der Mittelgäustrasse zu einer wesentlichen Änderung führt. Die Umsetzung der Schallschutzmassnahmen hat vor der Betriebsaufnahme zu erfolgen.....“

Diesen Ausführungen und Anträgen ist zu folgen: Im vorliegenden Fall finden hinsichtlich Einhaltung der Immissionsgrenzwerte Art. 25 Abs. 3 USG und Art. 10 Abs. 1 LSV Anwendung. Das überwiegende öffentliche Interesse an der ERO ist mit der unter Ziffer 4.1 dargestellten rechtlichen und raumplanerischen Begründung erstellt und offensichtlich. Gesamtverkehrsprojekte solcher Grössenordnung beeinflussen in jedem Fall das bestehende Strassennetz ausserhalb des Perimeters in irgend einer Weise. Auf der Mittelgäustrasse liegt dieser (negative) Einfluss an der Grenze des Wahrnehmbaren. Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei zusätzlichen 5 Liegenschaften (vgl. UVB S. 51, Tabelle 4-6) bzw. die an der Grenze der Wahrnehmung liegende Zunahme der Lärmimmissionen (Tabelle 4-5) steht in keinem Verhältnis zum Nutzen, wel-

che die ERO - auch lärmtechnisch - etwa in Wangen b.O. und Kleinwangen mit sich bringt. Bei der Interessenabwägung ist überdies in Rechnung zu stellen, dass es sich bei der Mittelgäustrasse um eine Hauptverkehrsstrasse von kantonaler Bedeutung handelt, welche u.a. die Aufgabe hat, vorwiegend den regionalen Verkehr aufzunehmen und die Verbindung zu Nationalstrassen oder Hochleistungsstrassen herzustellen. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen von 9'000 Fahrzeugen (und die daraus resultierende Lärmbelastigung) liegen für eine Strasse dieser Bedeutung im unteren Bereich. Trotzdem wird gemäss Antrag AfU und dem mit den Einwohnergemeinden (Einsprachen Nrn. 88, 108 und 111) abgeschlossenen Vergleich die Lärmsanierung der Mittelgäustrasse zeitlich vorgezogen. Der Vergleich ist integrierender Bestandteil des vorliegenden Beschlusses.

6.2.1.5 Soweit mit den Einsprachen Minderwertentschädigungen wegen der Zunahme des Verkehrs auf der Mittelgäustrasse gefordert werden, ist darauf im Nutzungsplanverfahren nicht einzutreten. Soweit bauliche Massnahmen zum Schutz der Liegenschaften an der Mittelgäustrasse gefordert werden, ist auf das unter Ziffer 6.2.1.4 erläuterte Lärmsanierungsprogramm zu verweisen, das im Rahmen der Auflage Gegenstand einer Einsprache wird sein können. Hinsichtlich der ebenfalls angeführten zunehmenden Luftbelastung ist auf die Ausführungen zur UVP unter Ziffer 4.4 hievore zu verweisen, insbesondere auf die Feststellung, dass die Luftsituation gesamtheitlich über den ganzen Perimeter und das Untersuchungsgebiet der ERO zu betrachten und zu werten ist.

6.2.1.6 Die Verkehrszunahme auf der Mittelgäustrasse stellt diese weder von ihrem Zweck (s. Ziffer 6.2.1.4) noch von ihrem Ausbaugrad her in Frage. Ob die Mittelgäustrasse heute und in Zukunft - abgesehen von der Lärmsanierung - baulicher Änderung und/oder geänderter Signalisierung bedarf, ist im Rahmen des ordentlichen Strassenbauprogramms zu entscheiden. Zuständig ist der Kantonsrat. Allerdings hat das BJD im Rahmen des Vergleiches mit der Gemeinde Kappel die Zusicherung abgegeben, Massnahmen zur Schulwegsicherung und besseren Gestaltung des Ortsbildes in das nächste Mehrjahresprogramm aufzunehmen (vgl. Ziffer 6.2.1.1 hievore). Es ist Sache der Gemeinde, entsprechende Begehren im Rahmen der ordentlichen Vernehmlassung beim Amt für Verkehr und Tiefbau einzureichen.

Die Einsprachen werden abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist und sie nicht gegenstandslos geworden sind.

6.2.1.7 Die Einsprecher Nr. 43 verlangen unter den Anträgen 7.1-7.3 im Wesentlichen das Gleiche wie die übrigen Einsprecher. Es kann auf die Erwägungen hievore verwiesen werden. Es besteht weder rechtlich die Möglichkeit noch sachlich ein Anlass, die „Verlängerung WR“ von der planlichen Sicherstellung oder gar der Realisierung einer Umfahrung Hägendorf/Rickenbach abhängig zu machen. Sollte sich diese oder auch nur eine Verlängerung bis zur Höhe des „SABAG-Kreisels“ als zweckmässig erweisen, planlich sichergestellt und schliesslich (nach Fertigstellung der ERO) realisiert werden, so würde selbstverständlich der Anschluss der H5b an die Mittelgäustrasse geändert. Die Dünernbrücke ist bereits auf diese Änderung ausgerichtet. Zu den in Ziffer 7.4 der Einsprache verlangten flankierenden Massnahmen ist auf die in Ziffer 6.2.1.4 dargestellte Bedeutung der Mittelgäustrasse hinzuweisen. Es ist ihr Zweck, ein gewisses Verkehrsaufkommen aufzunehmen, welches auch nach 2013 immer noch deutlich unter jenem der H5 liegen wird (9'000 zu 12'000 Fahrzeugen). Wie weit sich gewisse punktuelle Verbesserungen (Kreisels, Fussgängerinseln u.ä.) - neben der Lärmsanierung - anbieten, ist im Rahmen des Strassenbau-Mehrjahresprogramms und des Vergleiches mit der Einwohnergemeinde zu entscheiden. Die Einsprache wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

6.2.1.8 Der Einsprecher Nr. 76 geht mit seiner Forderung, die Planung der Weiterführung der Entlastungsstrasse Rickenbach-Hägendorf bzw. Egerkingen sei umgehend in Angriff zu

nehmen, weniger weit als die übrigen Einsprecher. Hier kann auf die Zusicherungen im Rahmen des Vergleichs mit den Einwohnergemeinden (Ziffer 6.2.1.1) verwiesen werden. Mehr kann zufolge der Zuständigkeitsordnung nicht zugesichert werden. Weiter fordert der Einsprecher, bis zur Inbetriebnahme dieser Verlängerung seien auf der Mittelgäustrasse in Kappel verkehrsberuhigende Massnahmen ("Begegnungszone oder Tempo 30") einzurichten. In dieser Absolutheit ist den Begehren für eine Hauptverkehrsstrasse von kantonaler Bedeutung nicht zu folgen. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass punktuelle Massnahmen im Rahmen des Mehrjahresprogrammes für die Kantonsstrassen getroffen werden können. Für die Frage der Entschädigung ist auf Ziffer 6.2.1.5 zu verweisen, wobei der Kanton selbstverständlich für Schäden aufzukommen hat, soweit ihn das Gesetz dazu verpflichtet. Schallschutzmassnahmen an Gebäuden gehen ohnehin zu Lasten des Kantons.

Die Einsprache wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

- 6.2.1.9 Der Einsprecher Nr. 19 fordert Schallschutzfenster oder Lärmschutzwände für seine Liegenschaft Mittelgäustrasse 21 in Kappel. Hier ist auf das aufzulegende Lärmsanierungsprogramm zu verweisen, in welchem der Einsprecher seine Recht wahren kann. Ob der Kreisel in Kappel ausgebaut werden muss, ist im Rahmen des ordentlichen Strassenbauprogramms zu entscheiden.

Die Einsprache ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

- 6.2.2 Einsprache Nr. 83 (Roman Pfefferli-Fürst)

Der grundsätzlich legitimierte Einsprecher (Eigentümer von GB Wangen Nr. 301, Miteigentümer von GB Wangen Nr. 556 und Gewinnanteilberechtigter des auszusiedelnden Hofes GB Wangen Nr. 369) verlangt mit seiner Einsprache vom 1. Juni 2007:

- die Auflage (der Nutzungsplanung) sei zu sistieren, auf weitere Mängel zu überprüfen und bereinigt neu aufzulegen. Eventuell seien die Lärmschutzmassnahmen separat neu aufzulegen. Die Einsprache ist in diesem Punkt abzuweisen. Dem Einsprecher konnte an der Verhandlung vom 11. September 2007 erläutert werden, dass das von ihm angeführte Regenauffangbecken einer Zwischendeponie und deren Erschliessung technisch nicht entgegensteht. Aus dem Umstand, dass die Profile der zu erstellenden Lärmschutzwand auf dem Hofareal Pfefferli während der Auflage der Nutzungspläne korrigiert wurden, ist dem Einsprecher kein Nachteil erwachsen.

- Weiter beantragt der Einsprecher, die Inanspruchnahme des Grundstückes GB Wangen Nr. 369 dürfe erst erfolgen, wenn die Ökonomiegebäude auf dem neuen Hof bezugsbereit sind. Nach Vorlage der Baubewilligung und der Erstellung der Zufahrtsstrasse sei eine angemessene Frist zur Erstellung der Ökonomiegebäude einzuräumen.

Abgesehen davon, dass hier die Legitimation des Einsprechers fraglich ist (er ist nicht [mehr] Eigentümer des bestehenden bzw. auszusiedelnden Hofes, nur des Ökonomiegebäudes) und ein Eintreten mithin fraglich ist, ist das Begehren, soweit es nicht ohnehin gegenstandslos ist, abzuweisen: Die Inanspruchnahme von GB Wangen Nr. 369 kann nicht vom subjektiven Willen des Hofeigentümers abhängig gemacht werden. Im Übrigen sind die notwendigen Bewilligungen für die Aussiedlung erteilt, sodass eine Realisierung des neuen Ökonomiegebäudes bis Frühling 2009 (Zeitpunkt des Abbruchs des alten Ökonomiegebäudes) ohne weiteres möglich und zumutbar ist. Die Einsprache ist abzuweisen.

Schliesslich verlangt der Einsprecher:

- das Gefahrenpotential durch die Renaturierungsmassnahmen für das Wangner Gemeindegebiet sei durch unbefangene Fachleute zu überprüfen und das Projekt (der Dünnernrenaturierung) wenn nötig zu redimensionieren oder ganz wegzulassen
- beim zu beanspruchenden Kulturland sei auf eine gerechte Aufteilung auf alle beteiligten Gemeinden zu achten
- der Existenz des landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebes sei Rechnung zu tragen und frühere Benachteiligungen seien mitzugewichten.

Auf diese Begehren ist nicht einzutreten. Der Einsprecher ist weder Eigentümer oder Pächter im Bereich der vorgesehenen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (OAEM) noch davon mehr als irgend ein Einwohner von Wangen betroffen (vgl. allgemeine Ausführungen zur Legitimation unter Ziffer 5 hievov). Im Übrigen ist festzuhalten, dass

- der Nutzungsplan WK 3 (OAEM) das Ergebnis einer umfassenden Interessenabwägung ist
- dagegen keine (weiteren) Einsprachen zu behandeln sind
- auf solche OAEM aus bundesrechtlichen Gründen nicht verzichtet werden kann
- politische Grenzen für deren Lage keine Rolle spielen
- das hiefür benötigte Land voll vom Kanton eingeworfen wird, also den Landwirten hiefür kein Eigentum entzogen wird
- den Interessen der Landwirtschaft insbesondere mit § 3 der Statuten der „Flurgemeinschaft Landumlegung Region Olten“ genügend und umfassend Rechnung getragen wird
- die technische Machbarkeit des Dünnern-Renaturierung-Projektes in der Tat durch unabhängige technische Experten geprüft worden ist: Vor der Auflage wurde das Projekt für die Renaturierung der Dünnern vom Ingenieurbüro für Fluss- und Wasserbau, Schälchi, Abegg+Hunzinger, Zürich, bezüglich Höhe des Wasserspiegels nach den Aufwertungen, überprüft. Mit der Aufwertung liegt der Wasserspiegel auf der gleichen Höhe wie bei den Berechnungen vor der Aufwertung. Gemäss ursprünglicher Berechnung von 1998 wird das Terrain auf der linken Uferseite bei einem 100-jährlichen Ereignis überflutet. Da bei Eingriffen in Gewässern das Hochwasserschutzziel entsprechend den Vorgaben des Bundes (für geschlossene Siedlungen ein 100-jährliches Ereignis, bei Kulturland ein 30-jährliches Ereignis) eingehalten werden muss, ist im Projekt auf der linken Uferseite ein Damm vorgesehen.

Am Ende der Aufwertungen ist eine Beschleunigungsstrecke für das Wasser vorgesehen, damit das Wasser wieder im anschliessenden Abschnitt auf die im unteren Profil notwendige Geschwindigkeit beschleunigt wird.

Der Unterhalt an der Dünnern (Freischneiden des Hochwasserprofils) erfolgt in einem Dreijahresturnus. Nach den Aufwertungen wird der Unterhalt im selben Rhythmus weitergeführt.

Die Einsprache ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten und sie nicht gegenstandslos geworden ist.

6.2.3 Einsprachen Nrn. 15 (Rüegger Andreas), 81 (Heel André und Mirjam), 84.a (SP Wangen b.O.), 84.b (Haussener Pascal), 84.c (Wagner Claude)

Auf diese Einsprachen ist im Sinne der Erwägungen von Ziffer 5.1 und Ziffer 5.2 hievor nicht einzutreten.

Im Einzelnen:

Einsprache Nr. 15

Der Einsprecher legt auch auf entsprechende Aufforderung (Brief BJD vom 31. Juli 2007) hin nicht dar, warum er vom ERO-Projekt, insbesondere von den Plänen WK1 und WK 6/7, mehr betroffen ist als irgendein Einwohner von Wangen b.O.. Seine Liegenschaft liegt ca. 600 m Luftlinie entfernt von dem angefochtenen Anschluss beim Viadukt und dem Kreisel Emag. Die Nähe zum Streitgegenstand fehlt. Der Einsprecher argumentiert verkehrs- und finanzpolitisch, wenn er verlangt, auf den Anschluss an das Viadukt und den Kreisel Emag sei zu verzichten. Weder eine andere Vorstellung über die zu wählende Variante ohne Anschluss Viadukt Wangen b.O. noch seine Überlegungen als Steuerzahler begründen eine Legitimation im Nutzungsplanverfahren.

Einsprache Nr. 81

André und Mirjam Heel wohnen in der Blackenmatt 17 in Wangen b.O.. Sie verlangen in ihrer Einsprache, dass die „Entlastung Region Olten“ nicht zu realisieren ist, d.h. die Erschliessungspläne nicht zu genehmigen sind. Sie begründen ihren Antrag u.a. wie folgt:

- Immissionen während der Bauzeit (Lärm und persönliche Behinderung/Gefährdung durch den Baustellenverkehr)
- Das Projekt ist nicht verträglich mit den Zielen bezüglich Landschafts- und Ortsbildschutz
- Lärm- und Staubimmissionen in der Betriebsphase
- Fehlende Verbesserung der Unterführung Kleinwangen und des Zugangs zu den SBB-Geleisen für den Langsamverkehr (Kinderwagen, Rollstuhlfahrer).

Nach § 16 des PBG kann gegen einen Nutzungsplan jedermann Einsprache erheben, der durch den Nutzungsplan berührt ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat. Nach ständiger Praxis und Rechtsprechung ist berührt, wer in einer hinreichend nahen Beziehung zur Streitsache steht (z.B. der Anstösser einer Strasse). Ein schutzwürdiges Interesse hat derjenige, der durch den Ausgang des Verfahrens in seiner tatsächlichen oder rechtlichen Situation beeinträchtigt wird.

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Entlastung Region Olten (ERO)“ sind daher vor allem Personen zur Einsprache legitimiert, die in unmittelbarer Nähe der Entlastungsstrasse oder der auf den bestehenden Kantonsstrassen geplanten Umgestaltungsmassnahmen wohnen und dadurch Nachteile zu gewärtigen haben (z.B. durch Erschütterungen, Lärm, Staub, Mehrverkehr etc. (siehe Ausführungen unter Ziffer 5.1 hievor). Der Wohnort an der Blackenmatt 17 ist jedoch nicht in unmittelbarer Nähe zum Anfechtungsobjekt, insbesondere auch dadurch, dass zwischen dem Objekt und dem Wohnort der Einsprecher die Dünern sowie eine zusätzliche Gebäudereihe liegen. So beträgt die Luftlinie zur neuen Strasse z.B. 110 m.

Es gelingt den Einsprechern nicht darzulegen, warum sie durch die ERO mehr betroffen sind als irgendein Einwohner von Wangen b.O.. Sie legen dar, „das Dorf“ werde „in seinem Gesamtbild massiv gestört durch die Bautätigkeit während 5 Jahren mitten im Dorf“. Dadurch wird eine Legitimation ebensowenig begründet wie mit den allgemein angestellten verkehrspolitischen Überlegungen. Die Lärmemissionen aus dem Bau und dem Betrieb der neuen Strasse betreffen die Wohnung der Einsprechenden nicht in relevanter Weise (keine relevante, lärmässige Mehrbelastung von mehr als 1 dB(A). Die Luftsituation verändert sich für die Einsprechenden nicht anders als für jedermann. Das gleiche gilt für die behauptete Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes und des sogenannten Erholungsgebietes. Die Einsprechenden bringen allgemeine, nicht (nur) sie allein oder vorallem betreffende Einwände gegen das Projekt vor. Dies begründet keine Einsprachebefugnis, sondern kommt einer Popular“beschwerde“ gleich.

Wäre auf die Einsprache einzutreten, müsste sie im Hinblick auf die unter Ziffer 4 angestellten Erwägungen (unter Hinweis auf den Beurteilungsbericht des Amtes für Umwelt vom 9. November 2007) abgelehnt werden. Insbesondere: Es ist nicht einzusehen, inwiefern das Dorf Wangen b.O. durch die neue Kantonsstrasse Olten - Rickenbach in zwei Teile gespalten werden soll. Die Strasse führt entlang der SBB-Linie und führt nicht zu einer Zweiteilung der Ortsteile Wangen b.O. und Kleinwangen, die Verbindung über das Viadukt bleibt ebenso wie diejenige der Unterführung SBB - Bahnhofstrasse, neu wird die Passarelle Dammstrasse erstellt. Der Verkehr auf der H5 nimmt ab, ebenso jener auf der Mittelgäustrasse in Kleinwangen. Selbst wenn die Einsprecher durch Baulärm mehr betroffen wären als jedermann in Wangen b.O., müsste ihre Einsprache mit dem Hinweis auf die Einhaltung der Baulärm-Vorschriften und die Vorschriften über Verhinderung übermässiger Feinstaubbelastung abgewiesen werden. Gewisse Erschwernisse (Fusswege) und Beeinträchtigungen (Veloweg entlang der Dünnern) während der Bauzeit sind ohnehin in Kauf zu nehmen, auch das gilt für jedermann. Warum die Zugänglichkeit zu den SBB-Geleisen für Kinderwagen und Rollstühle nicht gegeben sein soll, wird von den Einsprechenden nicht substantiiert. Im Übrigen ist das Projekt mit der Procap abgesprochen. Die Einsprechenden übersehen bei ihren pauschalen Einwänden gegen das Projekt dessen im RPB und UVB dargestellte Vorteile und verkennen das grosse öffentliche Interesse an dessen Realisierung.

Auf die Einsprache ist nicht einzutreten, ansonsten müsste sie abgewiesen werden.

Einsprache Nr. 84.a-c (SP Wangen b.O., Haussener Pascal, Wagner Claude)

Alle 3 Einsprechende verlangen:

- die Lichtsignalanlage (LSA) beim Gemeindehaus solle beibehalten werden
- ebenso die Bushaldebuchten bei der Haltestelle „Neuhüsli“
- und die bestehende Unterführung Kleinwangen-Wangen b.O. sei im Rahmen des ERO-Projektes zu verbreitern.

Die privaten Einsprecher Haussener und Wagner haben ihren Wohnsitz an der Mittelgäustrasse 76 und Herrenacker 2 in Wangen b.O. und somit mehrere 100 m von den in den Rechtsbegehren angesprochenen Objekten weg. Diese Wohnsitze haben keine Nähe zum Streitgegenstand, welche ein Berührtsein im Sinne der Erwägungen unter Ziffer 5.1 begründen würden. Die Einsprecher bringen auch nichts vor, was auf ein privates schutzwürdiges Interesse hinweisen würde. Sie machen öffentliche Interessen (Schulwegsicherung, Frage der Anordnung von Bushaldebuchten und Komfort bzw. Akzeptanz von Anlagen für den Langsamverkehr) geltend, deren Wahrung Sache der Behörden ist und welche die Einsprecher nicht im besonderen Mass betreffen. Die er-

gänzenden Ausführungen der Einsprecher vom 20. August 2007 dringen nicht durch. Die Behauptung, ein Berührtsein im Sinne von § 16 PBG sei gegeben, falls der Streitgegenstand nicht mehr als 700-1'000 m entfernt liege, ist nicht haltbar. Die Einsprecher reden damit der vom Gesetzgeber verpönten Popular"beschwerde" das Wort. Auch die Funktion als Gemeinderat oder Ressortchef Schule begründet diese, höchstens der Gemeinde zukommende Einsprachebefugnis in dieser Hinsicht nicht.

Auch die SP Wangen b.O. ist im Sinne der Erwägungen unter Ziffer 5.2 nicht zur Einsprache legitimiert. Es handelt sich bei dieser politischen Partei nicht um eine Vereinigung nach § 16 Abs. 2 PBG. Auch die Voraussetzungen für die sogenannte egoistische Verbandsbeschwerde sind allein schon wegen der fehlenden statutarischen Voraussetzungen nicht gegeben. Der Bezug der Partei auf ihren Einsatz für eine soziale und umweltgerechte Gesellschaft ist so allgemein gehalten, dass dies keine Legitimation in einem Nutzungsplanverfahren mit den angefochtenen Inhalten begründen kann. Auch der Umstand, dass (selbstverständlich) alle Mitglieder der SP Wangen b.O. in Wangen b.O. wohnen, genügt für ein Eintreten nicht, denn der Wohnsitz in Wangen b.O. allein begründet keine Legitimation (siehe oben). Auf die beantragte Parteibefragung als Beweismittel kann unter diesen Umständen verzichtet werden.

Auf die Einsprachen ist nicht einzutreten. Trotzdem kann in materieller Hinsicht auf die Ausführungen unter Ziffer 6.3.3 (zur Frage der Beibehaltung der LSA) verwiesen werden.

6.3 Umgestaltungsmassnahmen in Olten, Wangen b.O., Rickenbach und Hägendorf (Pläne OU, WU, RU und HU), Strassenlärmsanierungsprojekte in Olten, Wangen b.O., Rickenbach und Hägendorf (Pläne OS, WS, RS und HS).

6.3.1 Nr: 48 (Bähler-Marti Doris und Stefan) und Nr. 51 (Anwohner und Grundstückeigentümer Waldheim)

6.3.1.1 Gegenstand der Einsprachen

Mit Eingabe vom 4. Juni 2007 erheben Doris und Stefan Bähler, Waldheim 18, Olten, Einsprache mit den folgenden Rechtsbegehren:

1. Verzicht auf die Erstellung der geplanten Dosieranlage.
2. Alternativ: Ergreifung geeigneter Massnahmen zum Schutz vor den zunehmenden Immissionen (Lärm, Abgase, Stäube) und Sichtschutz gegen die Aarauerstrasse sowie Entschädigung für die Wertminderung der Liegenschaft.

Mit Eingabe vom 5. Juni 2007 erheben Sandra Tschabrun, Waldheim 56, Olten und 54 Mitunterzeichner Einsprache. Die Einsprache richtet sich ganz allgemein gegen die Dosieranlage Aarauerstrasse auf der Höhe Waldheim.

Die Eingaben haben denselben Einsprachepunkt zum Inhalt und die Einsprecher Doris und Stefan Bähler finden sich auch auf der Liste der Mitunterzeichner der Einsprache Tschabrun. Es rechtfertigt sich daher, diese beiden Einsprachen gemeinsam zu behandeln.

Am 13. September 2007 haben Vertreter des Bau- und Justizdepartements und der Stadt Olten mit den Vertretern der Einsprecher ein Einigungsgespräch geführt, an dem die Parteien Gelegenheit hatten, zu ihrem Standpunkt weitere Ausführungen zu machen. Es konnte keine Einigung gefunden werden. Am 29. bzw. 30. September 2007 gingen ergänzende Stellungnahmen der Einsprecher ein. In Bezug auf die Begründung der Einsprachen wird auf die Akten verwiesen, soweit rechtserheblich, wird in den nachfolgenden Erwägungen darauf eingegangen.

6.3.1.2 Realisierung der Dosieranlage Aarauerstrasse

Die Einsprachen richten sich primär gegen die Erstellung einer Dosieranlage auf der Aarauerstrasse in Olten stadteinwärts. Die geplante verkehrsabhängige Zufahrtsdosierung besteht aus einer neu zu erstellenden Lichtsignalanlage auf der Höhe der Liegenschaft Waldheim 10 und einer vorgelagerten Lichtsignalanlage mit Dosierfunktion auf der Kreuzung Aarauerstrasse / Knoblauchweg (bestehend). Zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist zwischen den beiden Lichtsignalanlagen eine durchgehende Busspur geplant.

In dem vom 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007 öffentlich aufgelegten Plan 504.KFB.EPP009 (OK 10) ist die Dosieranlage bereits als bestehend eingezeichnet, obwohl die Signalisierungen und Markierungen noch nicht vorgenommen wurden. Dies hat folgenden Hintergrund. Die Dosieranlage ist Teil des Gesamtverkehrskonzepts für die Entlastung der Region Olten (ERO). Das Konzept basiert auf den Grundsätzen der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Es beinhaltet folgende Elemente:

- Entlastungsstrasse in Wangen b.O. und Olten
- Übergeordnete Verkehrsmassnahmen auf den bestehenden Kantonsstrassen im Sinne von Flankierenden Massnahmen auf den Kantonsstrassen in Hägendorf, Rickenbach, Olten, Starrkirch-Wil, Trimbach, Wangen b.O. und Winznau.

Als Teil der Flankierenden Massnahmen – aber im Vorfeld zu den grossen baulichen Massnahmen – wird in Olten und Wangen b.O. ein Verkehrsmanagementsystem auf dem Basisnetz (Kantonsstrassen) umgesetzt. Dieses Verkehrsmanagementsystem soll im Wesentlichen die Zufahrtsmöglichkeiten auf den Hauptachsen Richtung Stadtzentrum von Olten dosieren. Damit fällt innerhalb der Stadt Olten nur so viel Verkehr an, wie vom Strassensystem verkraftet werden kann.

Das Konzept dieses Verkehrsmanagements und die dazu erforderlichen Erschliessungspläne wurden vom 6. Februar 2006 bis 7. März 2006 öffentlich aufgelegt und vom Regierungsrat am 19. September 2006 genehmigt (RRB 2006/1730). Im technischen Bericht, der zusammen mit den Plänen aufgelegt worden war, wurde die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit der Dosieranlage Aarauerstrasse mit Hinweis auf den Bericht WAM Partner Planer und Ingenieure vom 15. Juni 2003 (Optimierung Verkehrsablauf auf dem Kantonsstrassennetz Olten) dargelegt (vgl. Ziff. 5 des technischen Berichts). Gegen diese Planaufgabe gingen in Bezug auf das Konzept des Verkehrsmanagements und die Dosieranlage Aarauerstrasse keine Einsprachen ein. Die Realisierung der Dosieranlage mit den notwendigen Markierungen ist für das Jahr 2008 vorgesehen und erfolgt unabhängig von der vorliegenden Genehmigung der übrigen Erschliessungspläne zum Projekt Entlastung Region Olten (ERO). Genehmigungsinhalt des Perimeters „Entlastung Region Olten“ war in dem von den Einsprechern nun angefochtenen Plan lediglich eine Mittelinsel auf der Höhe Käppelplatz. Der übrige Planinhalt war orientierenden Inhaltes bzw. im Fall der Dosieranlage bereits als bestehend vermerkt. Die Einsprecher haben demzufolge gegen einen Teil des Erschliessungsplanes Einsprache erhoben, dessen Inhalt gar nicht (mehr) zur Disposition steht. Die Einsprecher hätten ihre Vorbringen gegen die Dosieranlage im Planaufgabeverfahren vom 6. Februar 2006 bis 7. März 2006 geltend machen müssen. Da die Einsprecher sinngemäss auch das vom 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007 aufgelegte Lärmsanierungsprojekt in Zweifel ziehen und in den Zusammenhang mit dem Betrieb der Dosieranlage stellen, ist nachfolgend gleichwohl inhaltlich auf die vorgebrachten Argumente der Einsprecher einzugehen. Wie noch zu zeigen sein wird, wären die Einsprecher mit ihren Argumenten auch dann nicht durchgedrungen, wenn sie die Einsprache rechtzeitig erhoben hätten.

Die Dosieranlage Aarauerstrasse war in der Planaufgabe zum Verkehrsmanagement vom 6. Februar 2006 bis 7. März 2006 lediglich als orientierender Planinhalt aufgeführt und unterlag nicht dem Genehmigungsbeschluss des Regierungsrates. Die Einsprecher bemängeln dies sinngemäss, indem sie vorbringen, durch die Erstellung einer Dosieranlage werde Funktion und Nut-

zung der Aarauerstrasse im betroffenen Abschnitt verändert, was ein Bewilligungsverfahren erforderlich mache.

In der Tat sieht das Planungs- und Baugesetz die Möglichkeit vor, in Erschliessungsplänen die Grundsätze der Verkehrsregelung aufzunehmen, soweit sie für die Erschliessungspläne von Bedeutung sind (§ 39 Abs. 3 Bst. e PBG). Dies erscheint insbesondere dann geboten, wenn die geplante Verkehrsanlage relevante Auswirkungen auf die Umwelt hat oder bei deren Betrieb mit einer Beeinträchtigung Dritter gerechnet werden muss (z.B. durch eine bedeutsam erhöhte Lärm- oder Luftbelastung). Die Grundsätze der Verkehrsregelung werden zudem immer dann in einen Erschliessungsplan aufgenommen, wenn für deren Umsetzung eine Landabtretung notwendig ist. Der genehmigte Erschliessungsplan stellt in diesen Fällen den Enteignungstitel dar.

Keiner Aufnahme in den Erschliessungsplan bedarf die blosse Signalisation und Markierung von Strassen innerhalb des bestehenden Strassenareals oder der rechtskräftigen Baulinien, wenn keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umgebung zu erwarten sind. Dies trifft auch auf die Dosieranlage Aarauerstrasse zu. Die Vorbringen der Einsprecher, mit dem Betrieb der Dosieranlage würden neu Brems-, Anfahr- und Beschleunigungsmanöver, Motorstarts und Schaltvorgänge auf der Höhe der Liegenschaften der Einsprecher erfolgen, was zusammen mit den stehenden Kolonnen zu einer Zunahme an Belästigungen durch Lärm, Abgase und Staub führe, lassen sich nicht belegen.

Strassenlärm setzt sich grundsätzlich aus zwei Komponenten, dem Antriebsgeräusch des Motors und dem Rollgeräusch der Reifen auf dem Strassenbelag, zusammen. Fährt ein Auto langsamer als 40 Kilometer pro Stunde (km/h) so überwiegt das Antriebsgeräusch. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten dominiert hingegen das Rollgeräusch und bestimmt damit den gesamten Lärmpegel. Mit abnehmender Geschwindigkeit nimmt auch die Lärmbelastung ab. Bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h beträgt die Reduktion des Gesamtschallpegels pro 10 km/h ca. 1 dB(A). Bei einer Stauphase, die während den Spitzenzeiten (z.B. Feierabendverkehr) zu erwarten ist, ist der Lärmpegel grundsätzlich tiefer als bei der Vorbeifahrt mit 50 km/h. Zu berücksichtigen ist bei einer Stauphase ein kurzer Anstieg des Lärmpegels durch die An- und Wegfahrvorgänge. Dieser Effekt wird aber durch den tieferen Lärmpegel in den Wartepositionen wieder aufgefangen. Bei der Dosieranlage Aarauerstrasse ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass die Anfahrbewegungen im abfallenden Gelände stattfinden, was zu einem kleineren Schallpegelanstieg führt. Die Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird durch die Realisierung einer Busspur weiter zur Fahrbahnmitte hin verschoben, was die Distanz zu den betroffenen Liegenschaften vergrössert und die Lärmbelastung zusätzlich vermindert.

Die Einwände der Einsprecher in der Eingabe vom 27. September 2007, man habe die Veränderung des Klangcharakters nicht gewürdigt, treffen nicht zu. Es ist bekannt, dass die Anfahrbewegungen zu einer Frequenzverschiebung führen und das subjektive Empfinden der Betroffenen beeinflussen. Die tiefen (unter 100 Hz) und die hohen (ab 4'000 Hz) Töne werden etwas lauter. Die Vollzugshilfe des Bundesamtes für Umwelt (Leitfaden Strassenlärm, 37/06, Kapitel 4.4) empfiehlt zur Berücksichtigung der Veränderung des Klangcharakters einen Zuschlag von + 1 dB(A). Da die Lärmbelastung durch den Betrieb der Dosieranlage insgesamt abnimmt, resultiert auch unter Berücksichtigung dieses Zuschlages am Ende keine wahrnehmbare Zunahme des Gesamtschallpegels.

Ein zwischenzeitlich herausgegebenes Gutachten des Büros Grolimund & Partner AG, das sich mit den zu erwartenden Lärmimmissionen einer Pfortneranlage auseinandersetzt, kommt zum gleichen Ergebnis und stützt die oben gemachten Ausführungen. Die Abnahme der Lärmbelastung beim Betrieb einer Pfortneranlage wird mit 1.1 bis 1.4 dB(A) beziffert (Grolimund & Partner AG, Lärmmessung Pfortneranlage / Bushaltestelle auf Fahrbahn vom 24. Oktober 2007).

Auch über die Veränderung der Luftsituation beim Betrieb einer Dosieranlage bestehen wissenschaftliche Untersuchungen. So wurde im Zusammenhang mit der Pfortneranlage Wöschnau in Eppenber-Wöschnau durch das Institut Meteotest Bern eine Immissionsabschätzung vorge-

nommen. Der Bericht vom 17. Januar 2007 kommt dabei zum Schluss, dass durch eine Dosieranlage keine übermässigen zusätzlichen NO_2 -Immissionen zu erwarten sind. Die Verhältnisse in Wöschnau sind vergleichbar mit denjenigen an der Aarauerstrasse in Olten. Der Beurteilungsbericht des Amtes für Umwelt vom 9. November 2007 zum Projekt Entlastung Region Olten befasst sich ebenfalls mit den lufthygienischen Konsequenzen der Dosieranlage. Danach sind keine übermässigen zusätzlichen NO_2 -Immissionen und insbesondere keine neuen Überschreitungen des Grenzwertes gemäss der Eidg. Luftreinhalteverordnung von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahresmittel) zu erwarten. Die Argumente der Einsprecher erweisen sich auch in diesem Punkt als nicht stichhaltig.

Die Einsprecher bringen vor, durch den Betrieb der Dosieranlage sei mit erheblichem Schleichverkehr über die Gemeindestrasse Waldheim zu rechnen. Die Anordnung einer derartigen Verkehrsbeschränkung liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Olten. Der Vertreter der Stadt Olten konnte an der Einigungsverhandlung vom 13. September 2007 diesen Bedenken entgegenreten, indem er in Aussicht stellte, dass die Stadt Olten die Strasse mit einem Fahrverbot belegen (Zubringerdienst gestattet) bzw. ein entsprechendes Verfahren einleiten werde, sollte der Betrieb der Dosieranlage zu Schleichverkehr auf der Gemeindestrasse führen.

Durch den Betrieb der Dosieranlage Aarauerstrasse muss nach den obigen Erwägungen weder mit einer Beeinträchtigung Dritter gerechnet werden noch hat diese im Vergleich zur heute bestehenden Situation relevante Auswirkungen auf die Umwelt. Die Installation der Lichtsignalanlage und die Markierung der Busspur können innerhalb des bestehenden Strassenareals vorgenommen werden. Die Dosieranlage wurde daher zu Recht bloss als orientierender Inhalt im Erschliessungsplan von 2006 aufgeführt. Sie war weder in der Auflage vom 6. Februar 2006 – 7. März 2006, noch derjenigen vom 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007 möglicher Anfechtungsgegenstand einer Einsprache. Auf die Einsprachen ist in diesem Punkt daher nicht einzutreten.

6.3.1.3 Lärmsanierungsprojekt H5 Unterführungsstrasse – Aarauerstrasse

Die Einsprecher verlangen in ihren Einsprachen die Ergreifung geeigneter Massnahmen zum Schutz vor den zunehmenden Immissionen. Soweit die Einsprecher damit vorbringen, mit dem Betrieb der Dosieranlage sei eine Zunahme der Immissionen zu erwarten, kann auf die obigen Erwägungen verwiesen werden. Nicht von der Hand weisen lässt sich die Erwartung, dass auf der Aarauerstrasse der Verkehr in den nächsten Jahren allgemein zunehmen wird (unabhängig von der Realisierung der Dosieranlage). Aus diesem Grund hat der Kanton Solothurn als Eigentümer des Kantonsstrassennetzes gestützt auf das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) vom 7. Mai 2007 bis 6. Juni 2007 für den Abschnitt der H5 Unterführungsstrasse – Aarauerstrasse, km 48.0 – 49.4, ein Lärmsanierungsprojekt aufgelegt, in dem die zu erwartende Verkehrsentwicklung berücksichtigt wird und die nach der Lärmschutzverordnung notwendigen Sanierungsmassnahmen aufgezeigt werden. Soweit sich die Einsprachen gegen den Inhalt dieses Lärmsanierungsprojektes richten, ist darauf einzutreten.

Anzumerken bleibt, dass eine Vielzahl der Einsprecher in diesem Punkt gleichwohl nicht zur Einsprache legitimiert sein dürfte, da das Lärmsanierungsprojekt deren Liegenschaften nicht erfasst. Die Distanz zur Aarauerstrasse ist in diesen Fällen so gross, dass keine messbaren Einwirkungen zu erwarten sind. Ihnen fehlt die qualifizierte Nähe zum Streitgegenstand im Sinne der Erwägungen. Da die Einsprecher ihre Argumente gemeinsam und inhaltlich deckungsgleich vorbringen und einige Einsprecher zweifellos zur Einsprache gegen das Lärmsanierungsprojekt legitimiert sind, kann die separate Prüfung der Legitimation jedes einzelnen Einsprechers unterbleiben.

Die Berechnungen im Lärmsanierungsprojekt ergaben bei einigen Liegenschaften der Einsprecher eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes. Der Alarmwert ist bei allen diesen Liegenschaften eingehalten. Sind Immissionsgrenzwertüberschreitungen vorhanden, hat die Vollzugsbehörde Sanierungsmassnahmen zu prüfen. Anlagen müssen soweit saniert werden als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Sanierungsmassnahmen müssen nicht getroffen werden, wenn die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen

oder Kosten verursachen würde oder ein überwiegendes Interesse namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung einer Sanierung entgegenstehen. Sind ein oder mehrere Gründe vorhanden, die gegen eine Sanierung sprechen, sind gemäss Art. 14 LSV Erleichterungen zu gewähren. Grund für die Gewährung von Erleichterungen ist im vorliegenden Fall vor allem das Missverhältnis zwischen Kosten und Nutzen. Die von den Einsprechern geforderte Lärmschutzwand entlang der Aarau-erstrasse könnte aufgrund der Topographie des Geländes (die Liegenschaften sind gegenüber dem Strassenareal erhöht und die zu schützenden Räume liegen zum Teil im Hochparterre) nur eine ungenügende Wirkung erzielen ($< 5 \text{ dB(A)}$). Zudem eröffnen die zahlreichen Zugänge zu den Vorgärten Schallnebenwege, welche die Wirksamkeit der Massnahme weiter mindern. Im Vergleich zu den für die Realisierung dieser Massnahme aufzuwendenden Kosten, steht deren Wirkung in keinem Verhältnis. Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit war Gegenstand des aufgelegten Sanierungsprojekts und stützt sich auf den Ergänzungsbericht des BAFU zur BU-WAL-Schriftenreihe Umwelt Nr. 301 über die „Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen“ vom September 2006.

Mit Eingabe vom 30. September 2007 macht der Mitunterzeichner der Einsprache Tschabrun, Albert Suppiger, Bumelochstrasse 29, Starrkirch-Wil, geltend, die Messpunkte MP 11 und MP 12 seien am falschen Ort; der richtige Standort für eine Messung befinde sich dort, wo die Stützmauern am höchsten seien und ca. 50 Meter von der Ampel entfernt stadteinwärts. Soweit auf diese nachträglich per Fax eingegangene Eingabe überhaupt eingetreten werden kann, ist Folgendes festzuhalten: Messpunkte werden nicht dort gesetzt, wo die Lärmbelastung am grössten ist, sondern dort, wo die höchste Genauigkeit bei der Erfassung des Lärmwertes erzielt werden kann. Die Messpunkte dienen nämlich lediglich der Eichung des Berechnungsmodells. Die vom Einsprecher erwähnten Standorte wurden im Berechnungsmodell (inkl. Stützmauer) berücksichtigt.

Die Einsprecher bringen in Bezug auf den Lärm auch sonst keine Argumente vor, welche die Richtigkeit des Lärmsanierungsprojektes in Frage zu stellen vermögen. Im Übrigen kann auf die ausführliche Dokumentation im aufgelegten Lärmsanierungsprojekt verwiesen werden. Eine allfällige Wertminderung der Liegenschaften kann nicht in diesem Verfahren geltend gemacht werden (siehe unter Ziffer 5.4 hievore).

Die Einsprecher dringen mit ihren Vorbringen nicht durch, weshalb die Einsprachen vollumfänglich abzuweisen sind, soweit darauf eingetreten werden kann.

6.3.2 Nr. 72 (Meier Bernhard)

Mit Eingabe vom 4. Juni 2007 erhebt Bernhard Meier, Oberer Rolliring 7, Hägendorf, Einsprache mit den folgenden Rechtsbegehren:

1. Plan Nr. 501.RLO.EPP002, Solothurnerstrasse H5, Dorfeinfahrt bis Herzelacker (HU 1).

Der gemäss obigem Plan vorgesehene Kreisel, Abzweigung H5/Lischmatten-Zufahrt SBB Oberbau, soll fallen gelassen werden. Der Kreisel auf der Westseite von Hägendorf soll wie früher geplant, bei der Verzweigung H5/Hafenstrasse gebaut werden, um den Halbrütiacker ebenfalls in diesen Kreisel einführen zu können. Dadurch würde den Bewohnern der Gebiete „Rolli und Eggberg“ ein gefahrloses Einmünden in die H5 nach allen Richtungen ermöglicht. Die Erschliessung des Industriegebietes Hägendorf West inkl. SBB – Baudienstwerkstätte wäre ebenfalls gewährleistet.

2. Plan Nr. 501.RLO.EPP003, Solothurnerstrasse H5, Herzelgasse bis Bahnweg (HU 2).

Die heute gut funktionierende Lichtsignalanlage bei der Abzweigung der Gäustrasse nach Kappel ab der H5 soll belassen, allenfalls einer Modifikation unterzogen werden.

Die Erstellung eines Kreisels erübrigt sich, d.h. dieser kann somit fallen gelassen werden.

Dem Einsprecher fehlt im Sinne der Erwägungen unter Ziff. 5.1. die Legitimation zur Erhebung einer Einsprache. Die Distanz von seiner Liegenschaft am Oberen Rolliring 7 zu den angefochtenen Umgestaltungsmassnahmen beträgt mindestens 400 Meter. Es mangelt damit an der geforderten besonderen räumlichen Nähe. Allein der Umstand, dass der Einsprecher Einwohner und Steuerzahler von Hägendorf ist oder den betroffenen Strassenabschnitt regelmässig befährt, begründet noch kein schutzwürdiges Interesse. Die von ihm vorgebrachten Argumente sind vor allem verkehrspolitischer Natur. Der Einsprecher vermag nicht darzutun, inwiefern er durch die in der Planaufgabe vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen mehr betroffen ist als irgendein Bürger. Auf die Einsprache von Bernhard Meier ist daher mangels Legitimation nicht einzutreten. In materieller Hinsicht ist immerhin festzuhalten, dass die Einwohnergemeinde Hägendorf beabsichtigt, eine zusätzliche Anbindung an die Solothurnerstrasse über den Thalackerweg und den auf der Kreuzung Gäustrasse/Solothurnerstrasse geplanten Kreisell zu erstellen. Dieser Anschluss würde das Einfahren auf die Solothurnerstrasse erleichtern und einen grossen Teil der Forderungen des Einsprechers erfüllen. Dieses Projekt befindet sich jedoch noch in der Phase der Planung, liegt in der Kompetenz der Einwohnergemeinde Hägendorf und hat daher keinen Zusammenhang mit den aufgelegten Plänen des Projektes „Entlastung Region Olten (ERO)“.

Auf die Einsprache ist nicht einzutreten.

6.3.3 Nr. 126 (Studer Liliane)

Mit Eingabe vom 6. Juni 2007 erhebt Liliane Studer Einsprache mit den folgenden Rechtsbegehren:

- Die Lichtsignalanlage beim Gemeindehaus Wangen b.O. (Knoten Dorfstrasse/Bahnhofplatz) soll auch nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse beibehalten werden.
- Die beiden Bushaltebuchten bei der Bushaltestelle „Neuhüsli“ sollen am bisherigen, bewährten Standort beibehalten werden.
- Das Buswartehaus bei der Bushaltestelle „Neuhüsli“ soll am bisherigen, bewährten Standort belassen werden.

Der Einsprecherin fehlt die Legitimation zur Erhebung einer Einsprache im Sinne der Erwägungen unter Ziff. 5.1. Die Distanz von ihrer Liegenschaft im Länteli 19 zu den angefochtenen Umgestaltungsmassnahmen beträgt zwischen 500 und 600 Metern. Es mangelt damit an der geforderten besonderen räumlichen Nähe. Die Einsprecherin vermag nicht darzutun, inwiefern sie durch die in der Planaufgabe vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen mehr betroffen ist als irgendein Bürger. Weder das von ihr hervorgehobene grosse politische und soziale Engagement, noch der Umstand, dass sie mehrfache Mutter und Steuerzahlerin ist, begründen ein schutzwürdiges Interesse im Sinne von § 16 Abs. 1 PBG. Auch die übrigen Argumente dringen nicht durch und sind vor allem verkehrspolitischer Natur. Der Einsprecherin ist insoweit zuzustimmen, als Sie ausführt, die soeben erörterte Praxis zur Beschwerdelegitimation würde dazu führen, dass nur ein kleiner Prozentsatz der Bevölkerung von Wangen überhaupt einsprachelegitimiert wäre. Diese Beschränkung ist vom Gesetzgeber gewollt und soll einer Popularbeschwerde entgegenwirken. Auf die Einsprache von Liliane Studer ist daher mangels Legitimation nicht einzutreten.

In Bezug auf die Lichtsignalanlage Dorfstrasse/Bahnhofplatz ist zumindest Folgendes festzuhalten:

Mit der Eröffnung der Entlastungsstrasse wird die Dorfstrasse auch im Bereich der Einmündung Bahnhofsstrasse eine wesentliche Verkehrsentslastung erfahren. Die Verkehrsentslastung erlaubt

eine verkehrstechnische Optimierung des Knotens mit den integrierten Fussgängerstreifen. Dabei werden die Fahrstreifenbreiten reduziert, um ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau zu erzielen. Die Umgestaltung der vorhandenen Linksabbiegespur Dorfstrasse zu einem Mehrzweckstreifen erlaubt die Verbreiterung der heutigen schmalen Leitinseln zu breiten Schutzinseln für die Fussgängerquerung. Die Fussgänger müssen neu nur einen Fahrstreifen je Richtung überqueren. Ausserdem wird durch die Verschmälerung des Einmünders Bahnhofplatz die Fahrbahnbreite im Bereich der Fussgängerquerung zusätzlich reduziert.

Der als Orientierungsinhalt aufgelegte Bericht der Ingenieurgemeinschaft KFB/EBP überprüfte in diesem Zusammenhang, inwiefern die bestehende Lichtsignalanlage noch zweckmässig ist. Basierend auf den einschlägigen Normen des Verbandes der Schweizerischen Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) zeigte sich, dass für den Betrieb der Fussgängerstreifen keine Lichtsignalanlage notwendig ist. Ebenfalls konnte eine ausreichende Verkehrsqualität der Knotenströme ohne Lichtsignalanlage nachgewiesen werden.

Die veränderte Verkehrssituation kombiniert mit den baulichen Massnahmen erlauben sichere Fussgängerquerungen im Bereich des Knotens Dorfstrasse/Bahnhofplatz ohne Lichtsignalanlagen.

6.3.4 Nr. 128 (Dr. Vögeli Hans)

Mit Eingabe vom 6. Juni 2007 erhebt Dr. Hans Vögeli Einsprache mit dem Antrag, es sei die Bushaltestelle vor den Liegenschaften Dorfstrasse 94 bis 98 aufzuheben und auf den Bahnhofplatz Wangen b.O. zu verschieben oder durch die Planung einer Strassenhaltestelle zu ersetzen.

Am 4. Juli 2007 haben Vertreter des Bau- und Justizdepartementes und der Gemeinden Wangen b.O. mit dem Einsprecher ein Einigungsgespräch geführt, an dem die Parteien Gelegenheit hatten, zu ihrem Standpunkt weitere Ausführungen zu machen. Es konnte keine Einigung gefunden werden. Am 9. Oktober 2007 gingen ergänzende Stellungnahmen des Einsprechers ein. In Bezug auf die Begründung der Einsprachen wird auf die Akten verwiesen, soweit rechtserheblich, wird in den nachfolgenden Erwägungen darauf eingegangen.

Die bereits heute bestehende Bushaltestelle „Wangen Dorf“ in Form einer Bushaltebucht vor den Liegenschaften Dorfstrasse 94 bis 98 wird mit den geplanten Umgestaltungsmassnahmen nicht wesentlich verändert. Vorgesehen sind die bauliche Substanzerhaltung sowie die Anpassung der Einbiegeradien im Zusammenhang mit der beabsichtigten Optimierung der Einmündung Bahnhofstrasse westlich der Liegenschaften Dorfstrasse 94 bis 98. Diese Massnahmen können innerhalb des bestehenden Strassenareals ausgeführt werden und bedürfen keiner zusätzlichen Landbeanspruchung.

Der Einsprecher richtet sich mit seinem Begehren gegen die bereits heute bestehende Situation und bemängelt, dass die Aufhebung der Bushaltestelle bzw. deren Verlegung auf die Fahrbahn nicht in den Erschliessungsplan aufgenommen wurde. Als Eigentümer der Liegenschaft GB Wangen b.O. Nr. 370 und unmittelbarer Anstösser ist er von der Planaufgabe mit den aus seiner Sicht zu Unrecht nicht aufgenommenen Planänderungen betroffen. Er hat ein schutzwürdiges Interesse an der Änderung des Planes. Auf seine frist- und formgerecht eingereichte Einsprache ist daher einzutreten.

Inhaltlich bringt der Einsprecher vor, die Planung der Dorfstrasse zwischen Einlenker Bahnhofplatz und Alpstrasse werde den Ansprüchen nach einer wohnlicheren und Belebung versprechenden Gestaltung nicht gerecht. Die Geschäftsliegenschaften an der Dorfstrasse 94 bis 98 könnten z.B. durch Aussenbestuhlung einen wesentlichen Beitrag zu einer solchen Gestaltung liefern. Dies werde durch die Bushaltestelle jedoch verhindert. Eine Verlegung der Bushaltestelle auf den Bahnhofplatz vor dem Einlenker Dorfstrasse sei zumutbar. In der bestehenden Form habe die Bushaltebucht ohnehin keine Berechtigung, weil gleich wie im Neuhüsli eine Strassenhaltestelle an der Dorfstrasse möglich sei.

Dem Einsprecher ist zuzustimmen, wenn er ausführt, mit den Umgestaltungsmassnahmen solle auch die Qualität des Strassenraumes aufgewertet werden. Diese Zielsetzung hat laut technischem Bericht des angefochtenen Erschliessungsplanes durch räumliche und grünplanerische Gestaltungsmassnahmen zu geschehen und erfolgt insbesondere durch die geplanten Baumreihen sowie zusätzlichen Grünflächen entlang der Dorfstrasse. Der Handlungsspielraum für das Anbringen von gestalterischen Elementen findet dort seine Grenze, wo andere gleichwertige oder überwiegende öffentliche Interessen einer Realisierung entgegenstehen. Die Förderung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gehört zu dieser Art von Interessen, was sich nicht nur aus der im technischen Bericht formulierten Zielsetzung ergibt, sondern auch Bestandteil des kantonalen Richtplanes ist (Richtplan 2000, TV-4 Öffentlicher Personenverkehr).

Die vom Einsprecher geforderten Massnahmen (Verlegung der Bushaltestelle auf den Bahnhofplatz oder Realisierung einer Fahrbahnhaltestelle) sind aus verschiedenen Gründen unzweckmässig und laufen den Interessen des öffentlichen Verkehrs entgegen.

Die Haltestelle „Wangen Dorf“ ist für den Busbetrieb Olten Gösigen Gäu die zentrale Haltestelle auf dem Gemeindegebiet von Wangen b.O.. Nach Aussagen des Direktors des Busbetriebs wird die Haltestelle wie folgt frequentiert:

Linie 1 Wangen b.O.-Dulliken:	72 Kurse/Tag
Linie 11 (neu 511) Egerkingen-Olten:	14 Kurse/Tag
Linie 12 (neu 512) von Kleinwangen-Olten:	16 Kurse/Tag
Linie 5 (neu 505) Kestenholz-Olten:	26 Kurse/Tag

Durch eine Aufhebung der Haltestelle am heute bestehenden Ort und deren Verschiebung auf den Bahnhofplatz hätten die Busse einen Umweg in Kauf zu nehmen, der zu erheblichen Zeitverlusten und – aufgrund der zusätzlichen Fahrleistung – zu Mehrkosten führen würde. Mit der Verschiebung ginge auch ein Attraktivitätsverlust einher. Die heutige Haltestelle im Dorfzentrum und in der Nähe des Bahnhofs der Schweizerischen Bundesbahnen entspricht einem Kundenbedürfnis. Eine Verlegung der Haltestelle auf den Bahnhofplatz würde eine Verschlechterung der Erschliessung des nördlich gelegenen, bevölkerungsdichten Einzugsbereiches der Haltestelle mit sich bringen.

Demgegenüber stehen die privaten Interessen des Einsprechers an einer Aufhebung der Haltestelle, von der er sich eine Attraktivitätssteigerung seines Restaurationsbetriebes (ev. mit der Möglichkeit einer Aussenbestuhlung) erhofft und die ein ständiges Freihalten seiner Zufahrt gewährleisten soll. Dies vermag die beschriebenen öffentlichen Interessen an einem wettbewerbsfähigen und effizienten Regionalverkehr jedoch bei weitem nicht aufzuwiegen. Die Führung eines Restaurationsbetriebes auf öffentlichem Grund ist bewilligungspflichtig, auf dessen Erteilung hätte der Einsprecher, wenn überhaupt, nur einen bedingten Anspruch. Die Blockierung der Zufahrt durch die Busse während der Standzeiten in der Bushaltebucht ist eine zumutbare, vom Grundeigentümer zu duldenende Einschränkung. Eine Entschädigung für Wertminderung der Liegenschaft oder eine Entschädigung für das angeblich als Wartezone für die Busbenützer zur Verfügung gestellte Grundstück kann nicht in diesem Verfahren geltend gemacht werden (siehe Ziffer 5.4).

Auch die Verlegung der Bushaltestelle auf die Fahrbahn, wie dies bei der Haltestelle „Neuhüsli“ in Wangen b.O. vorgesehen ist, erweist sich als unzweckmässig. Die Haltestelle „Wangen Dorf“ dient dem Busbetrieb Olten Gösigen Gäu teilweise als Fahrplanausgleich. Eine Blockierung der Fahrbahn bis zu einigen Minuten ist nicht zumutbar.

Aus den dargelegten Gründen erweist sich die im Erschliessungsplan vorgesehene Beibehaltung der Bushaltestelle „Wangen Dorf“ als zweck- und rechtmässig. Die Argumente des Einsprechers dringen nicht durch. Seine Einsprache ist abzuweisen.

6.4 Umgestaltungsmassnahmen in Winznau, Trimbach und Starrkirch-Wil (Pläne WiU, TU und SU) und Lärmsanierungsprojekte in Winznau, Trimbach und Starrkirch-Wil (Pläne WiS, TS und SS)

6.4.1 Kantonsstrasse H5 Abschnitt Starrkirch-Wil

6.4.1.1 Nr. 12 (Restaurant Rütli)

Mit Schreiben vom 25. Mai 2007 erhebt Siegfried Eiholzer, Geschäftsführer und -inhaber des Restaurants Rütli, Einsprache gegen die ERO-Umgestaltungsmassnahmen in Starrkirch-Wil (Dok. Nr. 506.WAM.EPP002, SU 1). Der Einsprecher beantragt, die Planaufgabe sei nicht zu genehmigen und ein neuer Vorschlag auszuarbeiten, welcher sein Restaurant inkl. Parkplatzmöglichkeiten nicht negativ beeinträchtigen würde. Als Begründung wird vom Einsprecher im Wesentlichen angeführt, dass er als Inhaber des Restaurants die vorhandenen Parkplätze dringend benötigen würde. Ausserdem verkomme das Restaurant durch die umgebenden Strassen zu einer Insel. Durch diese Inselbildung würde sein Betrieb auf potentielle Kunden nicht mehr einladend wirken und diese würden ausbleiben. Im Weiteren wird der Antrag damit begründet, dass durch die Umgestaltungsmassnahmen die Lärmbelastung zunehmen würde und die Liegenschaft gesamthaft einer Wertverminderung unterliege.

Am 29. August 2007 wurde mit dem Einsprecher ein Einigungsgespräch durchgeführt. Der Einsprecher hielt an seinem Antrag fest. Es konnte keine Einigung erzielt werden.

Die heutigen Haupteinmündungen Walterhof- und Dorfstrasse sind im Kernbereich von Starrkirch-Wil stark zueinander versetzt. Die Umgestaltungsmassnahmen bezwecken eine Optimierung der Anbindung des Dorfes an die Kantonsstrasse, sowohl für den motorisierten Verkehr, wie auch für den Fussgänger- und Zweiradverkehr. Der räumliche Versatz und die heutige, verkehrstechnisch äusserst ungünstige, schleifende Einmündung der Dorfstrasse soll aufgehoben werden. Die Dorfstrasse wird zu einem klassischen Vollknoten zusammengefasst, sodass mit der gegenüberliegenden Walterhofstrasse eine gemeinsame Achse entsteht (Vollknoten). Die Quartierdurchfahrten mit indirekten Anschlüssen werden so vermieden und die Erschliessung der anstehenden Liegenschaften ist sichergestellt. Durch das Projekt wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gesteigert und das Geschwindigkeitsniveau auf der Hauptachse mit der geplanten Umgestaltung gesenkt. Das geplante Längsgefälle der Dorfstrasse von ca. 6.5 % liegt wesentlich unterhalb des Normbereichs für Sammelstrassen innerorts, von 10 % (SN 640 110). Die projektierte Knotensichtweite von mehr als 100 Metern nach links und rechts wird gemäss Norm SN 640 273 (50...70 Meter) ausreichend eingehalten. Auf der freien Strecke Richtung Olten wird das Strassenprofil neu aufgeteilt. Nebst kombiniertem Trottoir/Radweg werden die Hauptfahrstreifen auf ein Normmass von 3.25 Meter beschränkt, mit dem gewonnenen Restprofil wird ein Streifen in Mittellage angeordnet. Einerseits weist dieser mit einer differenzierten Belagswahl gestalterische Vorteile auf und wirkt zudem verkehrsberuhigend, andererseits erleichtert er den aus- und einbiegenden Fahrzeugen aus untergeordneten Strassen und direkt erschlossenen Liegenschaften einen gewissen Schutz. Daneben soll mit den geplanten Umgestaltungsmassnahmen auch ein wesentlicher Beitrag zur Wahrnehmung und Aufwertung des Ortsbildes beigetragen werden. Im Interesse der Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil kann die heute fehlende Dorfmitte durch die Neugestaltung akzentuiert werden. Zuletzt wird durch die aufgelegte Projektvariante die Verhältnismässigkeit zwischen Kostenaufwand und Nutzen gewahrt.

Östlich des Restaurants Rütli befindet sich zum heutigen Zeitpunkt ein unbefestigter, privater PKW-Parkplatz für rund 8 Fahrzeuge. Durch den geplanten Einlenker fallen diese Parkplätze weg. Gemäss dem aufgelegten Nutzungsplan sind auf der Ostseite des Grundstücks nur noch zwei Abstellplätze vorgesehen. Es fallen somit gegenüber dem ursprünglichen Zustand sechs Parkplätze weg. Gemäss Nutzungsplan sind von der Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil drei neue Abstellplätze auf öffentlichem Grund westlich des Restaurants Rütli geplant. Gegenüber der Aarauerstrasse, auf GB Starrkirch-Wil Nr. 20, sind acht weitere öffentliche Parkplätze durch die Einwohnergemeinde projektiert. Insgesamt stehen für die Kunden des Restaurants Rütli

nach Realisierung der ERO-Umgestaltungsmassnahmen dreizehn Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Gaststätte zur Verfügung. Entgegen der Meinung des Einsprechers werden die Parkplatzmöglichkeiten somit nicht zum Negativen verändert. Die Anliegen des Einsprechers wurden bereits bei der Planung berücksichtigt und die für den Betrieb eines Restaurant unentbehrlichen Abstellplätze gewährleistet. Da das Grundstück des Einsprechers zu wenig Platz bietet, befinden sich die Abstellplätze auf öffentlichem Grund. Im Übrigen überwiegen die vorgenannten öffentlichen Interessen an der Errichtung des Vollknotens gegenüber dem Individualinteresse des Einsprechers am Erhalt der privaten Parkplätze.

Der Einsprecher macht weiter geltend, durch die Erstellung der neuen Einmündung der Dorfstrasse in die Kantonsstrasse würde das Restaurant zu einer Insel inmitten der umgebenden Strassen. Die Lage sei nicht einladend, würde sich negativ auf die Besucher auswirken und diese von einem Besuch abhalten. Den Argumenten des Einsprechers kann nicht gefolgt werden. Bereits heute befindet sich das Restaurant an einer sehr exponierten Lage, die von zwei Seiten mit Strassen umgeben ist. Im westlich angebauten Gebäude Dorfstrasse 1 befindet sich ein Erotiksalon. Die Umgestaltungsmassnahmen haben für den Betrieb des Restaurants keine zusätzlichen Belastungen durch Lärm- und Abgasimmissionen zur Folge. Der geplante Vollknoten verlagert lediglich den Quartierverkehr von der bisher schleifenden Einmündung Dorfstrasse. Die geplante Fahrhaltestelle beim Restaurant Rütli befindet sich am selben Standort wie die bisherige Haltenische. Auf der heutigen Fahrbahn in Richtung Olten entsteht eine Verkehrsinsel. Die neue Fahrbahn wird im Bereich der Verkehrsinsel 3 Meter nach Norden geschoben. Dies bedeutet für den Einsprecher eine Immissionsabnahme, da der Verkehr auf der nördlichen Fahrbahn zukünftig 3 Meter weiter weg vom Restaurant zirkulieren wird. Weiter eröffnet sich dem Einsprecher durch die Akzentuierung eines Dorfplatzes sowie durch die Verkehrsberuhigung auf der Dorfstrasse die Möglichkeit, die Gartenwirtschaft auf der Südseite des Restaurants attraktiver zu gestalten. Die Einsprache ist in diesem Punkt abzuweisen.

Der Einsprecher begründet seinen Antrag ausserdem mit Wertminderungen, die an seiner Liegenschaft durch die Umsetzung der Planaufgabe entstehen würden. Entschädigungsansprüche sind nicht in diesem Verfahren zu behandeln (vgl. Ziffer 5.4). In diesem Punkt kann auf die Einsprache nicht eingetreten werden.

Die Einsprache von Siegfried Eiholzer ist auf Grund der aufgeführten Erwägungen abzuweisen soweit darauf einzutreten ist.

6.4.1.2 Nr. 16 (Kaiser Lucia und Klaus), Nr. 22 (Obrist Anton und Cécile), Nr. 30 (Nguyen Cong und Nguyen Dao Loan), Nr. 37a (Bachofner Heinz und Gerda), Nr. 47 (Hohl Verena und Giovanni), Nr. 50 (Hug Felix), Nr. 65 (Krummenacher-Obrist Claudia und Walter), Nr. 133 (Stark Thomas und Claudia)

Mit den form- und fristgerecht eingereichten Einsprachen Nrn. 16, 30 und 133 (gleicher Wortlaut) und Nrn. 22, 37a, 47, 50 und 65 (sinngemäss gleicher Inhalt) wird im Wesentlichen Folgendes verlangt:

1. Verzicht auf die Verlegung der Bushaltestelle Rütli auf die Fahrbahn der H5.
2. Verzicht auf die Aufhebung des Linksabbiegeverbotes in die Walterhofstrasse.

Die Eingaben haben dieselben Einsprachepunkte zum Inhalt. Es rechtfertigt sich daher, diese Einsprachen gemeinsam zu behandeln.

Sämtlichen vorgenannten Einsprechern wurde schriftlich mitgeteilt, dass das BJD die Voraussetzungen für eine Einsprachelegitimation in casu als nicht erfüllt sieht. Den Einsprechern wurde Gelegenheit geboten, eine ergänzende Stellungnahme abzugeben. Die Einsprecher Lucia und Klaus Kaiser sowie Giovanni und Verena Hohl hielten mit Schreiben vom 28. August 2007 bzw.

20. August 2007 an ihren Anträgen fest und sehen sich legitimiert, zur Planaufgabe Einsprache zu erheben. Die übrigen Einsprecher verzichteten auf eine Stellungnahme.

Die Einsprachen richten sich einerseits gegen die Erstellung der Bushaltestelle Rütli auf der Aarauerstrasse in Richtung Olten. Die Einsprecher wohnen mit Ausnahme der Einsprecher Nr. 30 ausserhalb des Planaufgabe-Perimeters. Im Wesentlichen wird geltend gemacht, dass die geplante Verschiebung der Bushaltestelle auf die Fahrbahn der Kantonsstrasse H5 zu einer Verkehrsbehinderung führen werde. Es sei damit zu rechnen, dass sich die Fahrzeuge in Spitzenzeiten viertelstündlich hinter dem auf der Fahrbahn anhaltenden Bus stauen werden und dadurch beim Anfahren der Fahrzeuge unnötige Immissionen durch Lärm und Abgas entstehen. Es stellt sich die Frage der Legitimation der Einsprecher.

a. Umgestaltungsmassnahmen

Die Vorbringen der Einsprecher, mit dem Betrieb der Fahrbahnhaltestelle Rütli würden neu Brems-, Anfahr- und Beschleunigungsmanöver, Motorenstarts und Schaltvorgänge auf der Höhe der Liegenschaften der Einsprecher erfolgen, was zusammen mit den stehenden Kolonnen zu einer Zunahme an Belästigungen durch Lärm und Abgase führe, lassen sich wissenschaftlich nicht belegen.

Strassenlärm setzt sich grundsätzlich aus zwei Komponenten, dem Antriebsgeräusch des Motors und dem Rollgeräusch der Reifen auf dem Strassenbelag, zusammen. Fährt ein Auto langsamer als 40 Stundenkilometer (km/h) so überwiegt das Antriebsgeräusch. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten dominiert hingegen das Rollgeräusch und bestimmt damit den gesamten Lärmpegel. Mit abnehmender Geschwindigkeit nimmt auch die Lärmbelastung ab. Bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h beträgt die Reduktion des Gesamtschallpegels pro 10 km/h ca. 1 dB(A). Bei einer Stauphase ist der Lärmpegel grundsätzlich tiefer als bei der Vorbeifahrt mit 50 km/h. Zu berücksichtigen ist bei einer Stauphase ein kurzer Anstieg des Lärmpegels durch die An- und Wegfahrvorgänge. Dieser Effekt wird aber durch den tieferen Lärmpegel in den Wartepositionen wieder aufgefangen. Das subjektive Empfinden der unmittelbar Betroffenen durch die „stop and go“ und die Frequenzverschiebung sind bekannt. So werden die tiefen (unter 100 Hz) und die hohen (ab 4'000 Hz) Töne etwas lauter, der Gesamtpegel nimmt jedoch ab. Für die Beurteilung, ob die gesetzlichen Rahmenbedingungen eingehalten werden können (wahrnehmbare Zunahme des Schallpegels), wird der Gesamtschallpegel verwendet. Der Gesamtschallpegel liegt im unmittelbaren Bereich um die Fahrbahnhaltestelle (0 – ca. 15 Meter) bei ca. 2dB(A) über der Situation mit „freier Fahrt“ auf beiden Spuren. Für Gebäude in grösserem Abstand entsteht bezüglich des Gesamtlärms keine Veränderung der heutigen Situation durch die Bushaltestelle auf der Fahrbahn. Die Liegenschaften der Einsprecher befinden sich allesamt mindestens 50 Metern von der Fahrbahn entfernt.

Auch über die Veränderung der Luftsituation beim Betrieb einer Fahrbahnhaltestelle bestehen wissenschaftliche Untersuchungen. Es kann auf die vom Institut Meteotest Bern vorgenommene Immissionsabschätzung im Zusammenhang mit der Pfortneranlage Wöschnau verwiesen werden. Der Bericht vom 17. Januar 2007 kommt dabei zum Schluss, dass durch den Betrieb der Doseranlage keine übermässigen zusätzlichen NO₂-Immissionen zu erwarten sind. Die Verhältnisse in Wöschnau sind vergleichbar mit denjenigen an der Aarauerstrasse in Starrkirch-Wil. Der Beurteilungsbericht des Amtes für Umwelt vom 9. November 2007 zum Projekt Entlastung Region Olten befasst sich ebenfalls mit den lufthygienischen Konsequenzen der Fahrbahnhaltestelle Rütli und gelangt dabei zum Schluss, dass durch die Inbetriebnahme der Fahrbahnhaltestelle keine übermässigen zusätzlichen NO₂-Immissionen und insbesondere keine neuen Überschreitungen des Grenzwertes gemäss der Eidg. Luftreinhalteverordnung von 30 µg/m³ (Jahresmittel) zu erwarten sind. Lufthygienisch hat die Haltestelle einen mit der Pfortneranlage vergleichbaren Einfluss auf die Belastungssituation. Auch hier ist nur in Strassennähe (bis 5 Meter von der Schadstoff-Quelle entfernt) mit einer übermässigen Zunahme der Schadstoff-Belastung zu rechnen. Sämtliche Einsprecher wohnen bedeutend mehr als 5 Meter von der Fahrbahn der H5 ent-

fernt. Die Argumente der Einsprecher erweisen sich auch in diesem Punkt bereits im Hinblick auf die Legitimation nicht als stichhaltig.

b. Aufhebung des Linksabbiegeverbot

Die Einsprecher verlangen im Weiteren, dass auf die geplante Aufhebung des Linksabbiegeverbot von der Aarauerstrasse in die Walterhofstrasse verzichtet wird. Die Aufhebung würde auf der Walterhofstrasse zu Mehrverkehr führen und die jetzige Situation mit dem beinahe Einbahnverkehr aufgehoben. Zudem behindere der Linksabbieger den von Aarau herkommenden Verkehrsfluss, was zusätzlichen, unnötigen Lärm verursache.

Insoweit sich die Einsprachen auf die Behinderung des Verkehrsflusses beziehen, werden öffentliche und keine privaten Interessen vertreten. Eine relevante, messbare Lärmzunahme durch den Linksabbieger, bzw. die von Aarau herkommenden, wartenden Fahrzeuge, lässt sich nicht nachweisen, zumal der Linksabbieger in der Regel die Strasse erst quert, wenn kein Gegenverkehr naht. Die Einsprecher sind von den Umgestaltungsmassnahmen nicht mehr betroffen, als die Allgemeinheit und gemäss Ziffer 5.1 nicht einsprachelegitimiert.

Zuletzt wird von den Einsprechern geltend gemacht, dass es durch die Aufhebung des Linksabbiegeverbot zu einem Mehrverkehr auf der Walterhofstrasse kommen werde. Dies wiederum verursache Lärm- und Abgasimmissionen direkt vor der Haustüre.

Bisher bestand im Bereich Rütli ein Linksabbiegeverbot von der Kantonsstrasse in die Dorfstrasse (von Aarau herkommend), bzw. in die Walterhofstrasse (von Olten herkommend). Eine direkte Erschliessung des Quartiers Eich war somit nur bedingt möglich. Je nach Anfahrtsweg musste ein Umweg durch die umliegenden Wohnquartiere in Kauf genommen werden. Mit dem neuen Vollknoten auf der Höhe des Restaurants Rütli wird diese verkehrstechnisch ungünstige, indirekte Erschliessung des Quartiers Eich eliminiert. Davon profitieren auch die Einsprecher als Anwohner, die nun über einen direkten Anschluss von, bzw. zur Kantonsstrasse verfügen. Zudem werden die beiden Strassen ihrer eigentlichen Funktion zugeführt. Sowohl die Walterhof-, als auch die Niederamtstrasse werden vom rechtsgültigen Erschliessungsplan (RRB Nr. 1065 vom 10. Mai 2005) als Sammelstrassen qualifiziert. Diese erfassen den Verkehr der einzelnen Erschliessungsstrassen und führen ihn den Hauptstrassen zu. Dies war bisher durch das Linksabbiegeverbot nur bedingt möglich.

Durch die direkte Erschliessung zur Kantonsstrasse erfolgt eine Umlagerung des Anwohnerverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass durch die Aufhebung der „beinahe Einbahn“, der Verkehr auf der Walterhofstrasse geringfügig zunehmen wird. Diese Immissionszunahme bewegt sich aber in einem nicht messbaren Bereich. Zudem können bei der Beurteilung dieses Einsprachepunktes die Lärm- und Luftverhältnisse der Walterhof- und Niederamtstrasse nicht isoliert betrachtet werden. Es sind die Auswirkungen auf das gesamte Quartier zu berücksichtigen. Diese nehmen durch die Umgestaltungsmassnahmen nicht zu, sondern werden nur „gerechter“ verteilt. Die Gesamtbilanz der Auswirkungen fällt infolge der direkten Erschliessung sogar positiv aus.

Es kann festgestellt werden, dass durch die geplanten Umgestaltungsmassnahmen keine negativen Auswirkungen für die Einsprecher entstehen. Weder können Beeinträchtigungen durch die Fahrbahnhaltestelle nachgewiesen werden, noch entstehen durch die Aufhebung des Linksabbiegeverbot in die Walterhofstrasse Nachteile für den Einsprecher. Die Argumente der Einsprecher gehen ins Leere. Mangels schutzwürdigem Interesse der Einsprecher an der Nichtgenehmigung der aufgelegten Nutzungsplanung ist auf die Einsprachen nicht einzutreten.

6.4.1.3 Nr. 20 (Metzgerei Hagmann)

Mit Eingabe vom 28. Mai 2007 erhebt Friedrich Hagmann Einsprache gegen die ERO-Umgestaltungsmassnahmen in Starrkirch-Wil. Er beantragt, dass die aufgelegte Planaufgabe abzulehnen und ein neuer Vorschlag auszuarbeiten sei.

Der Einsprecher begründet seinen Antrag im Wesentlichen damit, dass durch die vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen die Zu- und Wegfahrt zu seiner Metzgerei verunmöglicht würde. Einerseits bestünde für seine Kunden keine „einfache“ Zufahrt mehr. Andererseits könnte keine Warenanlieferung durch grosse Lastwagen mehr erfolgen. Im Weiteren macht der Einsprecher geltend, dass durch die geplanten Änderungen die Frequenz seines Geschäftes stark zurückginge und so seine Existenz gefährdet würde. Zuletzt führen die Umgestaltungsmassnahmen nach seiner Ansicht zu einer erheblichen Wertverminderung der Liegenschaft Dorfstrasse 4.

Am 29. August 2007 wurden mit dem Einsprecher ein Einigungsgespräch durchgeführt und seine Anliegen nochmals überprüft. Um die Warenanlieferung zur Metzgerei (sowie zum benachbarten Gipsergeschäft André von Arx AG) zu verbessern, ist gemäss Vereinbarung vom 26. September 2007 zwischen der Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil und dem Grundeigentümer von GB Starrkirch-Wil Nr. 69, neu die Aufweitung des Einlenkers Baumgartenstrasse vorgesehen. Dieser ermöglicht den Lieferanten ihre Camions auf der Dorfstrasse/Baumgartenstrasse zu wenden.

Der Einsprecher macht hauptsächlich geltend, durch die Umgestaltungsmassnahmen würde die Zufahrt zu seinem Geschäft erschwert. Dies wiederum habe zur Folge, dass die Frequentierung seiner Metzgerei zurückginge, die Existenz seines Betriebes gefährdet sei und der Wert seiner Liegenschaft vermindert werde. Als Eigentümer der Liegenschaft GB Starrkirch-Wil Nr. 291 und unmittelbarer Anstösser ist der Einsprecher von der Planaufgabe durch die aus seiner Sicht unnötigen Massnahmen betroffen. Er hat ausserdem ein schutzwürdiges Interesse an der Änderung des Planes. Auf seine frist- und formgerecht eingereichte Einsprache ist daher grundsätzlich einzutreten.

Der Einsprecher argumentiert zunächst, dass durch die vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen keine Warenanlieferung zu seinem Betrieb mehr möglich sei. Der Begründung des Einsprechers kann nicht gefolgt werden. Mit der nachträglich geplanten und bereits schriftlich vereinbarten Aufweitung des Einlenkers Baumgartenstrasse ist eine problemlose Anlieferung zur Metzgerei des Einsprechers gewährleistet. Die Lieferanten können nach, bzw. vor der Anlieferung ihre Transportfahrzeuge bei der Einmündung Baumgartenstrasse wenden. Selbst ohne den vergrösserten Einlenker, wie ursprünglich vorgesehen, wäre den Lieferanten zuzumuten gewesen, mit ihren Camions rückwärts bis zum Einlenker in die Kantonsstrasse zu fahren. Mit der Schliessung der bisherigen, schleifenden Einfahrt wird das Verkehrsvolumen zukünftig zwischen der Liegenschaft Dorfstrasse 2 und dem neuen Anschluss zur Kantonsstrasse äusserst gering sein. Eine Gefährdung der Verkehrssicherheit durch die rückwärtsfahrenden Lastwagen ist minimal. Kleine Lieferwagen haben zudem die Möglichkeit, ohne ein Wendemanöver durchzuführen, via Flurweg/Juchstrasse zurück auf die Kantonsstrasse zu gelangen.

Soweit vom Einsprecher Wertminderungen geltend gemacht werden, können diese im hierortigen Verfahren nicht berücksichtigt werden (vgl. Ziffer 5.4).

Die Einsprache ist aufgrund der vorgenannten sowie den unter Ziffer 6.4.1.2 vorgenommenen Erwägungen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Die privaten Interessen vermögen die öffentlichen Interessen nicht aufzuwiegen. Zudem sind die Befürchtungen des Einsprechers teilweise nicht nachvollziehbar. Die Metzgerei ist für die Kundschaft auch nach der Realisierung der Umgestaltungsmassnahmen problemlos erreichbar. Die Akzentuierung der Dorfmitte und

die Verkehrsberuhigung unmittelbar vor der Metzgerei bringen eher eine Verbesserung zur heutigen Situation mit der schleifenden Einmündung in die Dorfstrasse.

6.4.1.4 Nr. 100 (von Arx Birgit und André)

Mit Eingabe vom 5. Juni 2007 erheben Birgit und André von Arx, v.d. Rechtsanwalt Dr. Roland Winiger, frist- und formgerecht Einsprache gegen die ERO-Umgestaltungsmassnahmen in Starrkirch-Wil (Dok. Nr. 506.WAM.EPP002, SU 1). Sie beantragen Folgendes:

1. Der Plan sei nicht zu genehmigen.
2. Auf die zwischen den Häusern Dorfstrasse 3 und Dorfstrasse 5 in die Kantonsstrasse einmündende Strasse sei zu verzichten.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Zur Begründung ihrer Anträge bringen die grundsätzlich legitimierten Einsprecher zunächst vor, dass sich die aktuelle Verkehrsregelung im Bereich der Abzweigung von der Kantonsstrasse in die Dorfstrasse bestens bewährt habe. Der geplante Verkehrsknoten sei viel zu gefährlich und überfordere jeden Verkehrsteilnehmer. Die vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen seien auch verkehrstechnisch ein klarer Rückschritt. Zudem führe die vorgesehene Fahrbahnhaltestelle zu einer höheren Umweltbelastung durch Lärm- und Abgasimmissionen. Die Fahrzeuge müssten hinter dem auf der Fahrbahn wartenden Bus anhalten, um dann wieder Gas zu geben, wenn der Bus weiterfahre. Die Einsprecher fordern ausserdem Entschädigungen für die Wertverminderung ihres Grundstückes sowie für die bisher aufgewendeten Sanierungskosten. Zuletzt wird angeführt, dass durch die neue Strassenführung eine vernünftige Anlieferung zum Gipsergeschäft André von Arx AG an der Dorfstrasse 2 nicht mehr möglich sei. Die Camions könnten zwar via den neuen Anschluss zum Betrieb fahren, hätten dort aber keine Wendemöglichkeit mehr. Die Lastwagen müssten so rückwärts zur abgekröpften Dorfstrasse zurückfahren.

Die Einsprecher bemängeln zunächst, dass die vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen verkehrstechnisch sowie in Bezug auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ein klarer Rückschritt und deshalb abzulehnen seien. Das geplante Umgestaltungskonzept auf der Kantonsstrasse besteht gerade durch seine verkehrstechnisch funktionale Einfachheit. Es kann dazu auf die Ausführungen unter Ziffer 6.4.1.1 verwiesen werden. Von einem klaren Rückschritt, wie die Einsprecher argumentieren, kann weder in in Bezugverkehrstechnischer Hinsicht noch in Bezug auf die Verkehrssicherheit gesprochen werden.

Die Einsprecher vertreten weiter die Ansicht, dass die geplanten Umgestaltungsmassnahmen aus Sicht der Umweltbelastung unsinnig seien. Die Fahrbahnhaltestelle würde zu zusätzlichen Immissionen führen, was unzumutbar sei. Die bisherige Strassenführung sei beizubehalten. Der Argumentation der Einsprecher kann nicht gefolgt werden. Die Umgestaltungsmassnahmen führen nach wissenschaftlichen Berechnungen zu keinen höheren Immissionen im Bereich der Liegenschaften der Einsprecher. Es kann auf die Erwägungen unter Ziff. 6.4.1.2 verwiesen werden.

Die Einsprecher führen an der Dorfstrasse 2 das Gipsergeschäft André von Arx AG. Der angefochtene Nutzungsplan sieht eine neue Erschliessung der Dorfstrasse zur Kantonsstrasse vor. Die Einsprecher befürchten, dass die geplante Strassenführung eine vernünftige Anlieferung zu ihrem Betrieb verunmöglichen würde. Es wird geltend gemacht, die Lieferanten könnten mit ihren Camions auf der Gemeindestrasse nicht wenden und müssten daher zur abgekröpften Dorfstrasse rückwärts fahren. Dies sei ein Unsinn. Die Dorfstrasse wird nach der Schliessung der bestehenden, schleifenden Einmündung in die Kantonsstrasse, im Bereich der Liegenschaft Dorfstrasse 2 ein sehr geringes Verkehrsaufkommen aufweisen. Ein Rückwärtsfahren wird für Lastwagen auf diesem Strassenabschnitt unproblematisch sein. Zudem wurde im Zuge des Einigungsgesprächs mit den Einsprechern Nrn. 20 und 100 die Wendemöglichkeit optimiert. Neu ist

die Aufweitung des Einlenkers in die Baumgartenstrasse vorgesehen. Diese Projektanpassung ermöglicht den Camions ein Wendemanöver auf der Dorfstrasse durchzuführen. Die Argumente der Einsprecher erweisen sich nicht als stichhaltig.

Mit ihrer Eingabe wehren sich die Einsprecher vor allem gegen die Erstellung der neuen Einmündung von der Dorfstrasse auf die Kantonsstrasse. Der aufgelegte Nutzungsplan sieht eine Teilenteignung auf ihrem Grundstück GB Starrkirch-Wil Nr. 185 vor. Für den Strassenneubau bestehen gewichtige öffentliche Interessen. Die entgegenstehenden Anliegen der Einsprecher vermögen diese nicht zu überwiegen. Zudem wird durch das Projekt die Verhältnismässigkeit gewahrt (vgl. Ziffer 6.4.1.1).

Die Einsprecher verlangen bei einer allfälligen Umsetzung der Planaufgabe eine Entschädigung, die gemäss ihren Angaben durch Wertminderungen sowie durch bereits getätigte Investitionen an ihrer Liegenschaft gerechtfertigt sein soll. Entschädigungsansprüche sind nicht in diesem Verfahren zu behandeln. In diesem Punkt kann auf die Einsprache nicht eingetreten werden (siehe Ziffer 5.4).

Die Einsprache von Birgit und André von Arx ist demnach abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

6.4.1.5 Nr. 132 (Eiholzer Gebäudemanagement AG)

Mit Eingabe vom 6. Juni 2007 erhebt die Eiholzer Gebäudemanagement AG, vertreten durch Jolanda Plüss, Einsprache mit folgendem Rechtsbegehren:

Die Planaufgabe Dok. Nr. 506.WAM.EPP002, SU 1, sei nicht zu genehmigen.

Die Einsprecherin begründet ihren Antrag damit, dass die Planaufgabe die schlechteste Lösung für alle Beteiligten sei.

Am 18. Juli 2007 wurde die Einsprecherin schriftlich aufgefordert, ihren Antrag ausführlicher zu begründen. Die Eiholzer Gebäudemanagement AG verzichtete auf eine Stellungnahme.

Aus der Einsprache der Eiholzer Gebäudemanagement AG wird nicht ersichtlich, inwiefern die Einsprecherin durch den aufgelegten Plan in ihren schutzwürdigen Interessen verletzt wird. Diese besondere Beziehung ist gemäss Ziffer 5.1 von der Einsprecherin selbst darzulegen, da sich ihre Begründungspflicht auch auf die Frage der Legitimation erstreckt. Mangels Begründetheit ist auf die Einsprache der Eiholzer Gebäudemanagement AG nicht einzutreten.

6.4.2 Baslerstrasse Abschnitt Trimbach

6.4.2.1 Nr. 23 (Huber Esther) und Nr. 130 (Anwohnerschaft Baslerstrasse Trimbach)

Mit den am 22. Mai 2007 eingereichten Einsprachen Nrn. 23 und 130 (gleicher Wortlaut) wird bemängelt, dass die Umgestaltungsmassnahmen an der Baslerstrasse in Trimbach zu wenig weit gehen. Die geplanten Verkehrsberuhigungen seien wirkungslos und würden nur einen Verlust von Steuergeldern bedeuten. Die harmlosen Verkehrsinseln in der Strassenmitte würden die aggressiven Autofahrer zu wenig beeindrucken und es müsste daher ein Kreislauf auf der Höhe der Hofmattüberbauung erstellt werden. Vorgeschlagen wird auch das Aufstellen einer permanenten Radaranlage.

Am 23. August 2007 wurde mit den Einsprechern ein Einigungsgespräch durchgeführt. Mit vorgängigem Schreiben vom 22. August 2007 erläuterten die Einsprecher ihre Vorstellungen und forderten, dass die „Autobahn“ durch Trimbach durch einen stärkeren „Slalom“ für Auto- und Motorradfahrer unattraktiv gemacht werden soll. Alle 200 Meter müsste eine Fahrbahnver-

gung eingebaut werden. Dies würde nach den Einsprechern zu einer langsameren Fahrweise bei den Benützern der Strasse führen. Mit Stellungnahme vom 29. September 2007 hielten die Einsprecher an ihren Forderungen fest. Nochmals unterstreichen sie, dass die geplanten Verkehrsinseln zu wenig effektiv seien, um eine ausreichende Verkehrsberuhigung zu erzielen. Die aggressiven Verkehrsteilnehmer würden durch die wenigen, leichten Bögen der Verkehrsinseln bestenfalls kurz abbremsen, um danach gleich wieder zu beschleunigen. Dies verursache zusätzliche Lärm- und Abgasimmissionen. Bekräftigt wird nochmals die Forderung, permanente Radaranlagen zu installieren.

In casu sind die Voraussetzungen der Einsprachelegitimation gemäss Ziffer 5.1 nicht erfüllt. Die Liegenschaften der Einsprecher liegen zwar im Perimeter des angefochtenen Nutzungsplans. Hingegen fehlt es an einem schutzwürdigen persönlichen Interesse an der Aufhebung oder Änderung des aufgelegten Planes. Den Einsprechern gelingt es nicht darzulegen, inwiefern die zu erwartenden Immissionen „ein ohne grossen technischen Aufwand eruierbares, augenfälliges Mass annehmen und sich von bereits bestehenden Immissionen deutlich abheben“. Vielmehr bringen die Einsprecher diverse Vorschläge vor, wie man die geplanten Umgestaltungsmassnahmen verbessern könnte. Es handelt sich dabei um allgemeine verkehrstechnische Einwände, die von jedermann vorgebracht werden könnten. Durch die geplanten Umgestaltungsmassnahmen werden keine neuen Immissionen durch Lärm oder Abgase verursacht, sondern im Gegenteil, der motorisierte Verkehr zu einer angepassteren Fahrweise gezwungen und die Verkehrssicherheit verbessert. Der Betrieb der umgestalteten Baslerstrasse erzeugt keine relevanten, zusätzlichen Immissionen. Die Anwohner haben durch die Umgestaltungsmassnahmen keinen Nachteil zu vergegenwärtigen. Es kann somit festgestellt werden, dass die Einsprecher nicht über ein die Popular „beschwerde“ hinausreichendes schutzwürdiges Interesse verfügen. Auf die Einsprachen Nr. 23 und 130 ist nicht einzutreten.

6.4.2.2 Nr. 25 (Schneider-Cheffre Marlise)

Mit Eingabe vom 29. Mai 2007 erhebt Marlise Schneider-Cheffre Einsprache mit folgendem, sinngemäsem Rechtsbegehren:

Die Planaufgabe Dok. Nr. 505.GRO.EPP002 (Plan TU 1) sei nicht zu genehmigen.

Die Einsprecherin begründet ihren Antrag damit, dass der neue Fussgängerstreifen direkt vor die Verkaufsfläche des Kiosks auf ihrem Grundstück GB Trimbach Nr. 661, Baslerstrasse 22, führe. Die Verkaufsfläche sei nur durch das Trottoir von der Strasse getrennt. Dadurch würden Autofahrer irritiert, da diese nicht einschätzen könnten, ob die auf dem Trottoir stehenden Personen vor dem Kiosk warten oder den Fussgängerstreifen überqueren möchten.

Die Einsprecherin macht in ihrer Eingabe geltend, dass der neue Standort des Fussgängerstreifens einen unzumutbaren Zustand für die vorbeifahrenden Autofahrer darstelle. Die Einsprecherin bringt mit ihrem Vorbringen einen allgemeinen, nicht (nur) sie allein betreffenden Einwand gegen das Projekt vor. Dies begründet nach Ziffer 5.1 keine Einsprachebefugnis, sondern kommt einer Popular „beschwerde“ gleich. Auf die Einsprache ist deshalb nicht einzutreten.

6.4.2.3 Nr. 90 (Hans Schön AG Sanitär Heizung Spenglerei)

Mit Eingabe vom 5. Juni 2007 erhebt die Hans Schön AG, v.d. Rechtsanwalt Dr. Dominik Strub, Einsprache gegen die ERO Umgestaltungsmassnahmen im Abschnitt Gemeindegrenze Olten – Brückenstrasse. Die Einsprecherin beantragt auf die geplante Verkehrsinsel vor ihrer Liegenschaft GB Trimbach Nr. 1143 zu verzichten.

Gemäss der Einsprecherin führt die Verkehrsinsel dazu, dass die Anlieferung von notwendigem Material durch einen Lastwagen, teilweise mit Anhänger, verunmöglicht werde. Bis anhin sei der Lastwagen der Lieferanten vor dem Betrieb, also auf der Baslerstrasse, abgestellt worden. Die Ware sei dort ausgeladen und mit dem Stapler zum Lager geführt worden. Eine andere Zu-

fahrt zur Liegenschaft bestehe nicht. Die Parkplätze vor dem Betrieb seien durch Firmenfahrzeuge belegt. Die Anlieferung sei durch die geplanten Umgestaltungsmassnahmen nun nicht mehr gewährleistet. Sollte die Verkehrsinsel an der geplanten Stelle gebaut werden, könnten, unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 10 Metern vom Fussgängerstreifen, die nachfolgenden Fahrzeuge den abgestellten Lastwagen nicht mehr umfahren. Dies gelte insbesondere für den öffentlichen Bus, der den Lastwagen unmöglich passieren könne. Rückstau und Hupkonzerte seien durch die geplante Verkehrsmassnahme vorprogrammiert. Dies wiederum würde die zuständigen Behörden dereinst dazu führen, ein Anhalteverbot vor der Liegenschaft der Einsprecherin zu veranlassen, was die Einsprecherin faktisch zur Geschäftsaufgabe zwingen würde. Ausserdem würden die Firmenfahrzeuge bei der Ausfahrt vom Parkplatz des Betriebs auf die Baslerstrasse durch die vorgesehene Verkehrsinsel behindert, was zu einem unnötigen Unfallpotential führen würde. Für die voraussehbaren Unfälle müssten dann die Verkehrsplaner zur Rechenschaft gezogen werden.

Am 23. August 2007 führte das BJD mit der Einsprecherin ein Einigungsgespräch durch. Als Variante wurde vom BJD vorgeschlagen, den Fussgängerstreifen weiter nach Norden zu verschieben sowie einen der Inselköpfe überfahrbar zu gestalten. Die legitimierte Einsprecherin hielt trotz des Änderungsvorschlags an ihrem Rechtsbegehren fest.

Auf den aufgelegten Nutzungsplänen ist westlich der Parzelle GB Trimbach Nr. 661 die Verschiebung des bisherigen Fussgängerstreifens um rund 8 Meter nach Süden geplant. Zusätzlich soll der neue Standort mit einer Verkehrsinsel versehen werden. Der südliche Inselkopf würde auf Höhe der Parzellengrenze zwischen GB Trimbach Nr. 661 und dem Grundstück der Einsprecherin zu stehen kommen. Im Zuge des Einigungsgesprächs mit den Einsprechern Nrn. 25 und 90, wurde vom BJD beschlossen, unabhängig vom Ausgang des Einigungsgesprächs, den Standort des Fussgängerstreifens zu optimieren und ihn wieder rund 5 Meter zurück nach Norden zu verschieben und den nördlichen Inselkopf überfahrbar zu gestalten.

Die Einsprecherin macht geltend, dass trotz der optimierten Lage, ihr Betrieb durch die Verkehrsinsel stark eingeschränkt werde. Die Einsprecherin schlägt vor, den Fussgängerstreifen vor das Restaurant Freihof (GB Trimbach Nr. 1290) zu verlegen. Dieser Standort ist aber nach nochmaliger Überprüfung durch das BJD ungeeignet, da er unmittelbar vor dem Restauranteingang bzw. der „Gartenwirtschaft“ zu liegen käme. Zudem würde durch die Verjüngung der bestehenden Fahrbahnbreite ein durchgehender Radstreifen verunmöglicht. Dies ist im Sinne der Verkehrssicherheit abzulehnen. Der geplante Standort westlich von GB Trimbach Nr. 661 erweist sich als ideal. Die Variante, den Fussgängerstreifen mit zwei überfahrbaren Inselköpfen zu gestalten, ist ebenfalls auf Grund der Verkehrssicherheit abzuweisen. Eine Fussgänger-schutzinsel muss vorschriftsgemäss und normgerecht konzipiert werden. Mindestens ein Inselkopf muss mit einem reflektierenden Inselpfosten und Signalträger „Standort eines Fussgängerstreifens“ ausgerüstet werden.

Vor dem Betriebsgebäude der Firma Hans Schön AG befindet sich ein rund 15 x 5 Meter grosser Parkplatz, der für den Güterumschlag verwendet werden könnte. Die Einsprecherin gibt an, diese Parkplätze seien durch ihre Firmenfahrzeuge belegt und der Vorplatz könne deshalb nicht für die Warenanlieferung verwendet werden. Die Camions der Zulieferer würden deshalb vor der Liegenschaft auf der Kantonsstrasse anhalten und dann die angelieferten Waren per Stapler über den Vorplatz ins Lager führen. Es besteht kein uneingeschränkter Anspruch der Einsprecherin, die Kantonsstrasse als Güterumschlagplatz zu nutzen. Fahrzeuge sind zum Güterumschlag nach Möglichkeit ausserhalb der Strasse oder abseits vom Verkehr zu halten (Art. 21 Abs. 2 Verkehrsregelverordnung [VRV, SR 741.11]). Vor dem Betriebsgebäude besteht ein ausreichend grosser Parkplatz, der eine problemlose Warenanlieferung gewährleistet. Es ist an der Einsprecherin, für die Parkplatzorganisation besorgt zu sein und ihre Firmenfahrzeuge bei einer Anlieferung gegebenenfalls umzuparkieren.

Für die Einsprecherin stellt die geplante Verkehrsinsel vor der Liegenschaft ausserdem eine Gefahr für die ausfahrenden Firmenfahrzeuge dar. Durch die Verschiebung des Fussgängerstreifens

fens nach Norden befindet sich unmittelbar vor dem Grundstück der Einsprecherin keine Verkehrsinsel mehr, dennoch wurde die Einsprache aufrecht erhalten.

Die Einsprache der Hans Schön AG ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

6.4.3 Oltnerstrasse-Gösgerstrasse Abschnitt Winznau

6.4.3.1 Nr. 11 (Grob-Bertschinger A. + A.)

Mit Eingabe vom 25. Mai 2007 beantragen die Einsprecher eine Lärmschutzwand aus qualitativ hochstehendem Material (z.B. Beton mit schallschluckenden Elementen) zu errichten. Die Einsprecher sind der Meinung, dass gemäss technischem Bericht eine Lärmschutzwand möglich ist und deshalb auch errichtet werden müsse. Die hohen Lärmwerte seien auf die Dauer schädlich für die Bewohner. Die Gründe, die das BJD bewogen haben auf eine Wand zu verzichten, seien nicht nachvollziehbar. Von der Nachbarliegenschaft GB Winznau Nr. 727 würde sehr viel Strassenlärm zurückschlagen. Der Ortsbildschutz komme nur sehr beschränkt zum Tragen, da an der Stelle der Lärmschutzwand bereits heute eine ebenso hohe Buchshecke auf der Stützmauer stehe. Schliesslich sei die Sicht bei der Ausfahrt bereits heute stark eingeschränkt durch die bereits erwähnte Stützmauer und Buchshecke.

Im öffentlich aufgelegten Sanierungsprojekt werden bei der Liegenschaft GB Winznau Nr. 456 Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen. Die Einsprecher sind grundsätzlich zur Einsprache legitimiert.

Die Einsprecher verlangen entlang ihrer Liegenschaft eine durchgehende Lärmschutzwand. Der Antrag der Einsprecher wurde im Rahmen der Beurteilung des Strassenlärm-Sanierungsprojekts bereits geprüft. Ausgegangen wurde von einer 1.00 bis 1.75 Meter hohen Lärmschutzwand, welche auf die bestehende Stützmauer von ca. 1.50 Meter zu stehen käme. Dabei galt es gemäss Art. 13 LSV die wirtschaftliche Tragbarkeit sowie, durch die zuständige Fachstelle, die Auswirkungen der Wand auf das Orts- und Strassenbild (Art. 14 LSV) abzuklären. Der öffentlich aufgelegte Bericht kommt zum Schluss, dass die wirtschaftliche Tragbarkeit verneint werden muss. Zudem steht eine Lärmschutzwand (inkl. der bereits vorhandenen Stützmauer) mit einer Höhe über 2 Metern für das Amt für Raumplanung (ARP) in Widerspruch zum Orts- und Strassenbildschutz.

Bei der Liegenschaft der Einsprecher wurde eine Grenzwertüberschreitung festgestellt, womit grundsätzlich eine Sanierungspflicht besteht. Vom BJD wurden deshalb Sanierungsmassnahmen an der Quelle, im Ausbreitungsweg sowie am Gebäude selber geprüft. Als Sanierungsmassnahme ist zunächst ein lärm-dämmender Strassenbelag vorgesehen. Dieser vermag die Lärmsituation wahrnehmbar zu verbessern. Neue Beläge können den Lärmpegel um bis zu 4 dB(A) zu reduzieren. Zudem vermögen sie die unangenehmen (hohen) Frequenzen so zu mindern, dass die subjektiv empfundene Verbesserung über der physikalisch messbaren liegt. Der Immissionsgrenzwert der Liegenschaft der Einsprecher ist aber auch nach der Belagssanierung noch überschritten (der Alarmwert ist aber eingehalten).

Aufgrund von § 49 KBV dürfen Einfriedigungen entlang von Kantonsstrassen die Höhe von 1.50 Metern nicht übersteigen, wenn sie weniger als 3 Meter von der Grenze entfernt stehen. Ausnahmen sind insbesondere zum Zweck des Lärmschutzes zu gestatten, wenn dies mit dem Orts- und Strassenbild vereinbar ist. Da heute bereits eine ca. 1.50 Meter hohe Stützmauer besteht, kann jede weitere Erhöhung nur mit einer Ausnahmegewilligung im Sinne von § 49 Abs. 1 KBV gestattet werden. Da jede Höhe von 2.00 bis 2.50 Meter ab Strassen- oder Trottoirbelag für das Strassenbild kritisch wird, wurde vom ARP eine Gesamthöhe von maximal 2.50 Metern für Einfriedigungen festgelegt. In casu ist im Sinne des Schutzes des Orts- und Strassenbildes nur eine Lärmschutzwand von maximal 1 Meter Höhe, eine Ausnahmegewilligung vorausgesetzt, realisierbar, da bereits eine 1.50 Meter hohe Stützmauer besteht. Darüber hinaus müssen gemäss

Art. 14 Abs. 1 lit. b LSV also schon aufgrund dieser Erwägungen keine Sanierungsmassnahmen getroffen werden.

Infolgedessen wurde eine 1.00 Meter hohe Lärmschutzwand gemäss Vollzugsrichtlinie des BAFU über die wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen (Ergänzung zur BUWAL-Schriftenreihe Umwelt Nr. 301) geprüft. Die Beurteilung ergab, dass die wirtschaftliche Tragbarkeit nicht gegeben ist. Somit ist auch eine 1.00 Meter hohe Lärmschutzwand als unverhältnismässige Massnahme abzulehnen (vgl. Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV).

Im Rahmen des Einigungsgesprächs stellte sich heraus, dass sich die Einsprecher eine 2.00 Meter hohe Lärmwand wünschen. Die von den Einsprechern geforderte Wand wurde, ungeachtet des festgestellten Verstosses gegen das Orts- und Strassenbild, ebenfalls einer Überprüfung bezüglich der wirtschaftlichen Tragbarkeit unterzogen. Es stellte sich heraus, dass diese auch bei einer 2.00 Meter hohen Lärmschutzwand nicht gegeben ist. Von den Einsprechern wurde eine massiv billigere Offertvariante für eine 2.00 Meter hohe Mauer vorgeschlagen, die die wirtschaftliche Tragbarkeit erfüllen sollte. Die vom BJD verwendeten Zahlen beruhen auf langjährigen Erfahrungswerten. Die Preisdifferenz zwischen den beiden Berechnungen erscheint auf den ersten Blick nur zu Lasten der Qualität möglich. Da eine 2.00 Meter hohe Lärmschutzwand, wie bereits festgestellt, aus Gründen des Orts- und Strassenbildschutzes nicht bewilligungsfähig ist, wurde die billigere Variante der Einsprecher nicht weiter geprüft. Die Einsprache von A. + A. Grob-Bertschinger ist abzuweisen.

6.4.3.2 Nr. 93 (Schmid-Schweizer Hans, Heidi und Michel) und Nr. 96 (Gisiger Markus und Renata)

Mit den eingereichten Einsprachen Nrn. 93 und 96 (sinngemäss gleicher Inhalt) wird Folgendes verlangt:

1. Die Verkehrsinsel ist soweit nach Osten zu verschieben, dass ein Auto im Schutz der Insel zum Abbiegen nach links in die Privatstrasse GB Winznau Nr. 900 warten kann und auf der Kantonsstrasse in Richtung Olten kein unnötiger Rückstau entsteht.
2. Auf die Anpflanzung von Bäumen ist bei den geplanten sowie bei der reorganisierten Umgestaltungsmassnahme zu verzichten. Die Sicht in beide Fahrtrichtungen ist zu gewährleisten.
3. Die südliche Bushaltestelle (Olten Fahrtrichtung Winznau) abseits der Strasse muss erhalten bleiben, damit der Verkehr reibungslos fließen kann.
4. Durch den Erwerb und Abriss des leerstehenden und baufälligen Gebäudes auf GB Winznau Nr. 533 (Abbruchobjekt), kann die Kantonsstrasse so weit nach Norden verlegt werden, dass in Fahrtrichtung Olten durch die Insel und Verlagerung eine „natürliche Verkehrsberuhigung“ entsteht.

Zur Begründung der Begehren wird sinngemäss aufgeführt:

1. Die Einfahrt auf die Privatstrasse GB Winznau Nr. 900, die zum Grundstück der Einsprecher führt, werde in Fahrtrichtung Olten stark erschwert. Durch die geplante Verkehrsinsel müsse man in einem 90 Grad Winkel um den Inselkopf fahren. Dies führe zu Rückstau und erhöhe die Gefahr von Auffahrunfällen. Zudem werde der Fussgängerstreifen blockiert, wenn wegen permanentem Gegenverkehr nicht sofort abgebogen werden könne.

2. Die geplanten Grünflächen und Bäume vor dem Grundstück GB Winznau Nr. 520 sowie auf der Verkehrsinsel dürften die Ausfahrt aus der Privatstrasse GB Winznau Nr. 900 bzw. die Sicht nach links und rechts nicht behindern.
3. Die Bushaltestelle auf der Fahrbahn fördere das Stauaufkommen und behindere damit die Ein- und Ausfahrt zum Grundstück der Einsprecher.

Die Einsprecher Nr. 96 beantragen in Bezug auf das Strassenlärmsanierungsprojekt zusätzlich, dass die bestehende Stützmauer auf der Nordseite der Kantonsstrasse mit einem lärmdämmenden Material versehen wird. Ausserdem wird verlangt, dass entlang des Grundstücks der Einsprecher ein Erdwall zur Minderung des Verkehrslärms aufgeschüttet werde.

Im Zuge des Einigungsgesprächs mit den Einsprechern Nr. 93 und Nr. 96 sowie den Einsprechern Marlis und Josef von Däniken (Nr. 95), die mit gleichlautender Eingabe wie Nr. 96 an das BJD gelangten, wurden die Umgestaltungsmassnahmen an der Oltnerstrasse in Winznau, Abschnitt Ausserdorf, angepasst. Die Einfahrt in die Privatstrasse auf GB Winznau Nr. 900 wurden optimiert und der Inselkopf auf der Westseite des Fussgängerüberganges gekröpft. Auf der Rabatte zwischen der Fahrbahn und dem Velo-, Fussgängerstreifen werden keine sichtbehindernden Sträucher angepflanzt. Die Einsprecher Nr. 95 zogen darauf ihre Einsprache mit Datum vom 6. August 2007 zurück. Die Einsprecher Nr. 96 zogen ihre Einsprache gegen die Umgestaltungsmassnahmen am 10. September 2007 ebenfalls zurück, hielten aber an der Einsprache gegen das Strassenlärmsanierungsprojekt fest. Die Einsprecher Nr. 93 verzichteten trotz der Anpassungen auf einen Rückzug ihrer Einsprache.

a. Umgestaltungsmassnahmen

Die Einsprecher Nr. 93 verlangen in ihrer Einsprache weitestgehend Änderung von allgemeinen, verkehrstechnischen Massnahmen. Zunächst wird geltend gemacht, dass durch den Neubau der Verkehrsinsel die Einfahrt in die private Zufahrtsstrasse zu ihrem Grundstück stark erschwert werde. Bei hohem Verkehrsaufkommen entstehe hinter dem abbiegenden, wartenden Auto ein Rückstau und somit die Gefahr von Auffahrunfällen. Zudem werde der Fussgängerstreifen blockiert. Die Anliegen der Einsprecher wurden bereits im Rahmen der Einspracheverhandlungen mit den Einsprechern Nrn. 93, 95 und 96 berücksichtigt, der westliche Inselkopf gekröpft, der Fussgängerstreifen verschmälert und die Verkehrsinsel insgesamt nochmals optimiert. Die Einsprecher sind in diesem Punkt nicht zur Einsprache legitimiert. Einerseits werden von ihnen allgemeine verkehrstechnische Einwände vorgebracht, die von jedem Benützer der Strasse vorgebracht werden könnten. Andererseits entstehen aus den Umgestaltungsmassnahmen keine Nachteile für die Einsprecher. Die Verkehrssicherheit wurde bereits mit der ursprünglichen Variante gewährleistet.

Im Weiteren beantragen die Einsprecher, dass auf die Anpflanzung von Bäumen bei den geplanten Umgestaltungsmassnahmen zu verzichten sei. Im Zuge des Einigungsgesprächs stellte sich heraus, dass die Einsprecher die Sträucher in den Rabatten zwischen Kantonsstrasse und Velostreifen fälschlicherweise für Bäume gehalten hatten. Die Anpflanzungen in den Rabatten sind zudem nicht Genehmigungsinhalt der Nutzungsplanung. Trotzdem wurde der aufgelegte Plan abgeändert und zur besseren Verständlichkeit der Hinweis angebracht, dass keine sichtbehindernde Anpflanzungen (Sträucher) in den Rabatten vorgenommen werden. Der Einzelbaum auf der Verkehrsschutzinsel, der ebenfalls nur orientierenden Charakter hat, stellt hingegen keine Sichtbehinderung dar. Die Einsprache ist in diesem Punkt somit gegenstandslos geworden.

Zuletzt wird verlangt, dass auf die Fahrbahnhaltestelle verzichtet werde, damit der Verkehr reibungslos fliessen könne. Ausserdem soll durch den Erwerb und Abriss des leerstehenden und baufälligen Gebäudes auf GB Winznau Nr. 533 die Kantonsstrasse so weit nach Norden verlegt werden, dass in Fahrtrichtung Olten durch Insel und Verlagerung eine „natürliche Verkehrsberuhigung“ entstehe. Auch hier greifen die Einsprecher allgemeine verkehrstechnische Massnahmen auf. Von den Einsprechern wird nicht dargelegt, inwiefern sie von den bemängelten

Umgestaltungsmassnahmen stärker betroffen sind als die Allgemeinheit und in ihren schutzwürdigen Interessen verletzt werden. Die Einsprecher vertreten hier öffentliche Interessen, welche keine Einsprachelegitimation zu Gunsten des Einzelnen zu begründen vermögen (vgl. Ziffer 5.1). Hans, Heidi und Michel Schmid sind nicht zur Einsprache legitimiert. Auf ihre Einsprache ist nicht einzutreten.

b. Lärmschutzmassnahmen

Die Einsprecher Nr. 96 verlangen entlang ihrer Liegenschaft GB Winznau Nr. 520 einen Erdwall mit einer Höhe von ca. 1.50 Metern. Zusätzlich soll die bestehende Stützmauer auf der gegenüberliegenden Strassenseite mit einem lärmabsorbierenden Material verkleidet werden.

Die Liegenschaft der Einsprecher besteht aus zwei Bauten. An der Kantonsstrasse steht die Garage und zurückversetzt dahinter (im Schallschatten der Garage), das Wohngebäude. Durch den massiven Garagenvorbau sowie durch die Distanz zur Lärmquelle können die erforderlichen Immissionsgrenzwerte sowohl zum heutigen Zeitpunkt, als auch im zukünftigen Sanierungshorizont im Jahr 2023 eingehalten werden. Die Reflexionen von der gegenüberliegenden Stützmauer sind in den Berechnungen der Lärmpegel berücksichtigt. Die Einsprecher Markus und Renata Gisiger sind durch das aufgelegte Strassenlärmсанierungsprojekt nicht in ihren schutzwürdigen Interessen verletzt und demzufolge nicht zur Einsprache legitimiert. Auf ihre Einsprache wird nicht eingetreten.

6.4.3.3 Nr. 135 (Grob Thomas)

Mit Eingabe vom 6. Juni 2007 erhebt Thomas Grob Einsprache gegen die aufgelegte Nutzungsplanung ERO. Der Einsprecher teilte mit, dass er die Begründung der Einsprache demnächst nachreichen werde. Am 31. Juli 2007 wurde der Einsprecher aufgefordert, die ausstehende Begründung nachzureichen, bzw. seine Einsprache gegebenenfalls zurückzuziehen. Mit Schreiben vom 19. August 2007 informierte der Einsprecher, dass er die Einsprache nur zurückziehe, falls an seiner Liegenschaft, insbesondere an der Grenzmauer zur Kantonsstrasse, keine Veränderungen vorgenommen würden. Ausserdem müsse die Zufahrt zu seinem Haus gewährleistet bleiben.

Der angefochtene Erschliessungsplan sieht auf der Liegenschaft des Einsprechers eine Sichtzone gemäss § 50 KBV vor. Die Sichtzone ermöglicht den aus der Unterdorfstrasse auf die Oltnenstrasse und den aus dem Parkplatz beim Zentrum Chärne ausfahrenden Verkehrsteilnehmern sowie den Fussgängern auf der Südseite des Fussgängerstreifens beim Zentrum Chärne eine freie Sicht auf die von Olten herkommenden Fahrzeuge. Die vom BJD berechnete Sichtberme beträgt für die Ausfahrt Unterdorfstrasse mindestens 70 Meter und für den Fussgängerstreifen beim Zentrum Chärne mindestens 50 Meter. Die Sichtzone tangiert das Grundstück des Einsprechers. An der Grenze zwischen dem Grundstück und der Kantonsstrasse besteht eine Mauer von ca. 0.60 Meter Höhe. Darauf ist ein Maschendrahtzaun mit einer Höhe von rund 0.50 Metern montiert. Entlang dieser Grenzmauer hat der Einsprecher mobile, weisse Sichtschutzelemente mit einer Höhe von rund 1.40 Metern aufgestellt. Im Weiteren befindet sich auf der Ostseite des Grundstücks, an der Parzellengrenze zu GB Winznau Nr. 411, eine rund 1.80 Meter hohe Betonmauer an der eine Zugangstüre bzw. ein Eingangstor befestigt ist. Entgegen dem aufgelegten Nutzungsplan (gelbe Markierung) ist auf dem Grundstück des Einsprechers kein kompletter Abbruch der Betonmauern geplant. Konkret behindern nur die dahinterstehenden, weissen Sichtschutzelemente sowie der Mauerflügel an der Nordostecke des Grundstücks die Sichtlinie. Dies wurde dem Einsprecher anlässlich eines Einigungsgesprächs am 3. Oktober 2007 mitgeteilt. Der Einsprecher bekräftigte nochmals, dass er keine Veränderungen an seinen Grenzmauern akzeptieren werde. Die Einfriedigungen dienen dazu, dass seine Hunde nicht aus dem Grundstück entweichen, bzw. Passanten angreifen könnten.

Gemäss § 50 Abs. 2 KBV darf die freie Sicht in einer Sichtzone in der Höhe zwischen 0.50 und 3 Metern nicht behindert werden. Sowohl die Betonmauer im Eingangsbereich, als auch die

weissen Plastikelemente weisen im Bereich der Sichtlinie eine Höhe von mehr als 0.50 Metern auf und versperren den freien Blick auf die herannahenden Fahrzeuge. Es stellt sich die Frage, ob die persönlichen Interessen des Einsprechers höher zu gewichten sind als das öffentliche Interesse an einer übersichtlichen Verkehrsführung.

Die Kantonsstrasse führt von Olten herkommend in einem leichten Bogen um die Liegenschaft des Einsprechers in das Dorfzentrum von Winznau. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 50 km/h limitiert. Gemäss VSS-Norm benötigt der aus der Unterdorfstrasse auf die Oltnerstrasse ausfahrende Automobilist eine Sichtberme von mindestens 70 Metern, um ein von Olten herkommendes Fahrzeug rechtzeitig zu sehen. Der auf der Südseite des Fussgängerstreifens beim Zentrum Chärne wartende Fussgänger sowie der aus dem Parkplatz beim Zentrum Chärne ausfahrende Fahrzeuglenker benötigt eine Sichtweite von mindestens 50 Metern. Beide Sichtlinien werden von den erwähnten Bauten auf dem Grundstück des Einsprechers auf einer Höhe zwischen 0.50 Metern und der Oberkante der Mauer bzw. des Sichtschutzes unterbrochen. Den wartenden Verkehrsteilnehmern ist es somit nur über die bestehenden Verkehrs Spiegel möglich, ein von Olten ins Zentrum von Winznau einfahrendes Fahrzeug rechtzeitig zu erblicken. Die Verkehrssicherheit ist dadurch erheblich gefährdet. Dies gilt insbesondere deshalb, weil es sich beim hierortigen Standort um das Dorfzentrum (Bank, Post, Restaurant etc.) handelt, das dementsprechend stark frequentiert ist. Der Einsprecher hat in seinen beiden Schreiben vom 6. Juni und 19. August 2007 nicht dargelegt, aus welchen Gründen er gegen den aufgelegten Nutzungsplan Einsprache erhoben hat. Lediglich am Einigungsgespräch vom 3. Oktober 2007 erwähnte er gegenüber dem Vertreter des BJD, dass die Sichtschutzelemente und die Betonmauer seine Hunde davon abhielten vom Grundstück zu entweichen bzw. einen sich dem Grundstück nähernden Passanten anzugreifen.

Die vom Einsprecher vorgebrachten Argumente vermögen die Interessen an der Verkehrssicherheit nicht zu überwiegen. Die Entfernung der Sichtschutzelemente sowie der Teilabbruch des Mauerflügels an der Nordostecke des Grundstücks sind ausserdem verhältnismässig. Die Einsprache von Thomas Grob ist abzuweisen.

6.4.3.4 Nr. 136 (Bionda Reto und Sandra)

Mit Eingabe vom 4. Juni 2007 erheben Reto und Sandra Bionda je eine Einsprache gegen die aufgelegten ERO-Nutzungspläne „Umgestaltungsmassnahmen Oltnerstrasse in Winznau“ sowie „Strassenlärmsanierungsprojekt in Winznau“. In Bezug auf die Umgestaltungsmassnahmen (Abschnitt Ausserdorf) stellen die Einsprecher folgende Rechtsbegehren:

1. Der Verlauf der Oltnerstrasse soll so weit nach Norden verschoben werden, dass die geplante Bushaltestelle nicht auf der Fahrbahn zu liegen kommt. Dies müsste grundsätzlich problemlos möglich sein, da das bestehende Gebäude auf der nördlichen Seite ein Abbruchobjekt ist.
2. Das Trottoir auf der Südseite soll 2 Meter breit bleiben.

Im Weiteren stellen die Einsprecher für das Strassenlärmsanierungsprojekt eine Einsprache mit nachfolgendem Antrag:

Bau von Lärmschutzmassnahmen im Bereich Parkplatz und Haus.

Die Einsprecher begründen ihre Anträge folgendermassen:

Die geplante Bushaltestelle auf der südlichen Seite, die sich neu auf der Fahrbahn befindet, fördert ein grosses Stauaufkommen, besonders während den Hauptverkehrszeiten. Das damit verbundene Anfahren der Fahrzeuge hinter dem wartenden Bus werde grossen Lärm und enorme Abgase verursachen. Das Trottoir auf der Südseite der Kantonsstrasse werde von wesentlich

mehr Leuten benutzt. Deshalb sei dieses und nicht dasjenige auf der Nordseite der Strasse breiter zu gestalten.

a. Umgestaltungsmassnahmen

In Bezug auf die Fahrbahnhaltestelle kann auf die Ausführungen unter Ziffer 6.4.1.2 (Fahrbahnhaltestelle Rütli, Starrkirch-Wil) verwiesen werden. Die Einsprecher wohnen mehr als fünfzehn Meter von der Schadstoff-Quelle entfernt. Eine Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase lässt sich wissenschaftlich nicht nachweisen.

Die Reduzierung der Trottoirbreite von 2.00 auf 1.50 Metern erfolgte nach Rücksprache mit der Gemeinde. Es besteht somit ein öffentliches Interesse, das Trottoir südlich der Oltnerstrasse zu Gunsten des Velostreifens auf die neue Breite zu reduzieren. Aus der Einsprache wird nicht klar, inwiefern die Individualinteressen der Einsprecher durch die Reduktion der Trottoirbreite mehr als die Allgemeinheit verletzt werden.

In Bezug auf die Umgestaltungsmassnahmen ist mangels Legitimation auf die Einsprache nicht einzutreten.

b. Lärmschutzmassnahmen

Gemäss Art. 13 LSV müssen bestehende, ortsfeste Anlagen, bei vorliegenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen, so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

Im öffentlich aufgelegten Sanierungsprojekt wurden bei der Liegenschaft GB Winznau Nr. 518 heute sowie im Sanierungshorizont Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen. Da somit eine Sanierungspflicht besteht, wurden Sanierungsmassnahmen an der Quelle, im Ausbreitungsweg sowie am Gebäude selber geprüft. Als Sanierungsmassnahme ist ein lärmdämmender Strassenbelag vorgesehen. Dieser vermag die Lärmsituation wahrnehmbar zu verbessern. Der Immissionsgrenzwert der Liegenschaft der Familie Bionda ist aber nach der Sanierung immer noch überschritten (der Alarmwert ist eingehalten). Weitere Sanierungsmassnahmen an der Lärmquelle sind nicht möglich.

In bestimmten Situationen stellen Lärmschutzwände eine wirksame Massnahme dar, um Lärmimmissionen zu reduzieren. Jede Lärmschutzwand bewirkt aber einen massiven Eingriff in das Ortsbild. Die Erstellungspflicht für Lärmschutzwände wird deshalb aufgehoben, wenn überwiegende öffentliche Interessen (wie zum Beispiel Orts-, Natur- und Heimatschutz) entgegenstehen (Art. 14 Abs. 1 lit. b LSV). Auch aus Platzgründen können sie vielfach nicht eingesetzt werden (z.B. im Kernbereich von Ortschaften, in Strassenschluchten usw.). Ein anderer Grund für den Verzicht sind unverhältnismässige Kosten (Art. 14 Abs. 1 lit. a LSV).

Das Gebäude der Einsprecher liegt nahe am bestehenden Trottoirrand (1.00 m bis 1.50 m), weshalb gemäss öffentlich aufgelegtem Strassenlärmisierungsprojekt (SSP) die Erstellung einer Lärmschutzwand nicht möglich ist. Durch die exponierte Lage des Gebäudekörpers kann keine wahrnehmbare Lärmreduktion an der strassenseitigen Fassade erzielt werden. Eine Lärmschutzwand direkt vor den beiden Parterrefenstern würde zudem das natürliche Tageslicht sehr stark zurückhalten. Die beiden unmittelbar neben dem Gebäude liegenden Zufahrten führen zu Schallnebenwegen und verhindern so eine Lärmabschirmung. Im Weiteren sind die Sichtverhältnisse mit einer solchen Lärmschutzwand für die beiden Ein- und Ausfahrten sehr problematisch. Sanierungsmassnahmen für den Unterstand (Parkplatz) müssen keine getroffen werden, da solche Bauten keine lärmempfindlichen Räume beinhalten.

Schallschutzmassnahmen an Gebäuden (Schallschutzfenster) müssen erst angeordnet werden, wenn nach der Sanierung die Alarmwerte immer noch überschritten sind (Art. 15 Abs. 1 LSV). Die Alarmwerte sind aber überall eingehalten.

Aus den oben genannten Gründen sind die von den Einsprechern geforderten Sanierungs- und Schallschutzmassnahmen nicht erzwingbar. Das Lärmsanierungsprojekt ist daher nicht zu beanstanden. Die Einsprache ist diesbezüglich abzuweisen.

7. Kommunale Pläne. Genehmigung und Beschwerdebehandlung

7.1 Wangen b.O.: Erschliessungsplan "Passarelle Dammstrasse"

7.1.1 Die Einwohnergemeinde Wangen b.O. unterbreitet dem Regierungsrat die Erschliessungsplanung „Passarelle Dammstrasse“ zur Genehmigung.

Die Gemeinde Wangen b.O. beabsichtigt seit längerer Zeit, eine Fussgänger- und Veloverbindung zwischen der Dorfstrasse und dem Quartier Altmatt zur Über- oder Unterquerung des SBB-Trassees zu erstellen. Ein erstes Projekt wurde bereits im Jahre 1993 erarbeitet. Die Realisierung wurde jedoch im Hinblick auf das Gesamtverkehrsprojekt Entlastung Region Olten (ERO), insbesondere auf die noch zu definierende Linienführung der Entlastungsstrasse, zurückgestellt.

Das Projekt wurde im Jahre 2006, nach Vorliegen der Linienführung der Entlastungsstrasse, wieder aufgegriffen. Das Vorhaben hat massgebliche Schnittstellen mit der Entlastungsstrasse (Lichtprofil, Lage von Brückenwiderlagern, Anschluss an die bestehende H5 etc.). Es wurde somit in enger Koordination mit der Projektierung der Entlastungsstrasse neu erarbeitet.

Die Fussgänger- und Velobrücke überquert die Dammstrasse, die projektierte Entlastungsstrasse und die SBB-Doppelspur. Aufgrund der grossen Höhendifferenz auf der Südseite der Bahn und der Entlastungsstrasse ist eine Liftanlage vorgesehen.

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich nicht um eine flankierende Massnahme auf den Gemeindestrassen der Einwohnergemeinde Wangen b.O. zur ERO, sondern um einen kommunalen Erschliessungsplan, welcher einzig zur Abstimmung auf die kantonale Planung gleichzeitig aufgelegt worden ist (vgl. Ziffer 1.4).

7.1.2 Die Erschliessungsplanung „Passarelle Dammstrasse“, bestehend aus dem Übersichtsplan, Situation, Längsschnitt 1:100, Querschnitt 1:50, und dem Landerwerksplan, Situation 1:500, sowie dem Technischen Bericht (dieser nur orientierend), lag in der Zeit vom 7. Mai bis 6. Juni 2007 öffentlich auf. Während der Auflagefrist gingen 3 Einsprachen ein, welche der Einwohnergemeinderat Wangen b.O. am 12. September 2007 entschied. Gegen den Einspracheentscheid wurde beim Regierungsrat die folgende Beschwerde erhoben:

IG Velo Region Olten, Solothurnerstrasse 107, 4601 Olten, v.d. Claudia Heusi, Rechtsanwältin, Bielstrasse 3, Postfach 963, 4502 Solothurn.

7.1.3 Im Hinblick auf die Beurteilung der vorliegenden Erschliessungsplanung auf deren Recht- und Zweckmässigkeit und der Beschwerdebegehren gilt es, das Folgende voranzustellen:

Nach § 9 Abs. 1 PBG ist die Ortsplanung, zu welcher auch der Erlass von Erschliessungsplänen zählt, Sache der Einwohnergemeinden. Die Nutzungspläne sind gemäss § 18 Abs. 1 PBG durch den Regierungsrat zu genehmigen. Nach Abs. 2 dieser Bestimmung überprüft sie der Regierungsrat auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit sowie auf die Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen. Pläne, die rechtswidrig oder offensichtlich unzweckmässig sind, und solche, die übergeordneten Planungen widersprechen, weist er an die Gemeinde zurück. Bei der Prüfung der Zweckmässigkeit auferlegt sich der Regierungsrat allerdings nach § 18 Abs. 2 PBG und Art. 2 Abs. 3 RPG – zur Wahrung der den Gemeinden eingeräumten, relativ erheblichen Ent-

scheidungsfreiheit – eine gewisse Zurückhaltung. Dies entspricht der gängigen Bundesgerichtspraxis. Abgesehen davon, dass er nur bei offensichtlich unzweckmässigen Plänen einschreiten darf, hat er den Gemeinden auch nicht eine von mehreren zweckmässigen Lösungen vorzuschreiben. Mit anderen Worten: es ist Sache der Gemeinde, unter mehreren verfügbaren und zweckmässigen Lösungen auszuwählen.

- 7.1.4 Die Beschwerdeführerin stellt in ihrer Beschwerde vom 24. September 2007 die Rechtsbegehren, es sei Ziffer 2 des Beschlusses des Gemeinderats Wangen b.O. vom 12. September 2007, in welcher auf die Einsprache der IG Velo Region Olten vom 6. Juni 2007 mangels Zuständigkeit nicht eingetreten wurde, aufzuheben und der Erschliessungsplan „Passarelle Dammstrasse“ entsprechend der Einsprache zu ergänzen; unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

Der Einwohnergemeinderat Wangen b.O. beantragt die Genehmigung der Erschliessungsplanung „Passarelle Dammstrasse“ und sinngemäss die Abweisung der Beschwerde.

Mit prozessleitender Verfügung vom 28. September 2007 wurde das Beschwerdeverfahren auf die Frage der Legitimation der IG Velo Region Olten zur Einsprache bzw. Beschwerde beschränkt und zur entsprechenden Begründung Frist gesetzt.

Hinsichtlich der Beschwerdebegründung vom 29. Oktober 2007 und der diesbezüglichen Erwägungen wird vollumfänglich auf Ziffer 6.1.5 hievor verwiesen. Aus denselben Gründen ist festzustellen, dass auch auf die Einsprache der IG Velo Region Olten vom 6. Juni 2007 gegen die kommunale Nutzungsplanung wegen fehlender Legitimation nicht einzutreten war. Der Einwohnergemeinderat Wangen b.O. ist deshalb zu Recht – wenn auch aus anderen Erwägungen – auf die Einsprache nicht eingetreten. Die gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde der IG Velo Region Olten ist somit abzuweisen.

Bei diesem Ergebnis sind die Verfahrenskosten (inklusive Entscheidgebühr), welche auf Fr. 300.-- festgesetzt werden, in Anwendung der §§ 37 Abs. 2 i.V.m. 77 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG; BGS 124.11) und 101 Abs. 1 der Zivilprozessordnung (ZPO; BGS 221.1) der Beschwerdeführerin zur Bezahlung aufzuerlegen.

- 7.1.5 Von Amtes wegen bleibt festzustellen, dass das Nutzungsplanverfahren formell richtig durchgeführt wurde. Materiell sind keine weiteren Bemerkungen anzubringen. Die Erschliessungsplanung „Passarelle Dammstrasse“ erweist sich als recht- und zweckmässig (§ 18 Abs. 2 PBG). Sie ist deshalb zu genehmigen.

- 7.2 Gleichzeitig mit der kantonalen Nutzungsplanung ERO hat die Stadt Olten öffentlich aufgelegt:

- Erschliessungsplan „Übergänge zu Olten SüdWest“, Situation 1:1'000 (Plan Nr. 2007-11)
- Erschliessungsplan „Personenunterführung Bahnhof Hammer“, Situation 1:500 (Plan Nr. 2007-12) und Längenprofil 1:200/50 + Längenprofil 1:200 (Plan Nr. 2007-13).

Gegen den Beschluss dieser Pläne durch den Stadtrat vom 15. Oktober 2007 liegen keine Beschwerden vor. Nachdem das Verfahren richtig durchgeführt worden ist und die Pläne materiell zu keinen Bemerkungen Anlass geben und insbesondere mit der kantonalen Planung der ERO übereinstimmen, sind sie zu genehmigen (§ 18 Absatz 1 PBG). Vorbehalten bleibt das eisenbahnrechtliche Zustimmungsverfahren nach Artikel 18m Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101).

- 7.3 Im Unterschied zu den kommunalen Nutzungsplänen gemäss Ziffer 7.1 (Wangen b.O.) und 7.2 (Olten), welche u.a. das Zusammentreffen öffentlicher Werke des Kantons

(Kantonsstrasse) und der Gemeinden (Gemeindestrasse) in Form von Unterführungen oder Überführungen beinhalten und deshalb koordiniert zu genehmigen sind, werden folgende kommunale Pläne durch den Regierungsrat separat behandelt:

- Generelles Entwässerungskonzept Olten. Teilgebiet Olten SüdWest
- Erschliessungsplan Rötzmattweg, gegen welchen eine Beschwerde vom 5. November 2007 vorliegt.

8. Gesamtbeurteilung

Gestützt auf die vorangehenden Erwägungen lässt sich feststellen:

Das Gesamtverkehrsprojekt „ERO“ ist begründet und liegt im öffentlichen Interesse. Die entsprechenden Nutzungspläne sind recht- und zweckmässig im Sinne der Planungs- und Baugesetzgebung. Das Projekt ist unter Berücksichtigung der Anträge der kantonalen Umweltschutzfachstelle und des BAFU umweltverträglich. Es wird mit den im Dispositiv genannten Vorbehalten genehmigt. Integrierender Bestandteil der Genehmigung sind die in den Erwägungen, insbesondere Ziffer 3.2 genannten Vergleiche und die daraus resultierenden, keine zusätzlichen Auflage erfordernden Planänderungen.

9. Beschluss

Gestützt auf die Erwägungen und §§ 15 ff, 69 und 134 des Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 (PBG, BGS 711.1)

9.1 Die Nutzungsplanung "Gesamtprojekt Entlastung Region Olten (ERO)" (unter Ziffer 1.1 aufgelistete Pläne mit Genehmigungsinhalt) wird unter folgenden Bedingungen und Auflagen genehmigt:

- Bestandteil der Genehmigung sind auch die aufgrund der Einsprachebehandlung und des vorliegenden Verfahrens erfolgten Planänderungen und Vergleichsinhalte.
- Integrierenden Bestandteil der Genehmigung bilden die Massnahmen aufgrund der Anträge 1 bis 13 des Beurteilungsberichtes des Amtes für Umwelt vom 9. November 2007.
- Für die im UVB vom 24. April 2007 (Seite 46 bis 51) unter den Tabellen 4-3 bis 4-6 aufgeführten Liegenschaften und Solothurnerstrasse 321/323 in Olten werden gemäss Artikel 7 Absatz 2 und 10 LSV Erleichterungen hinsichtlich Einhaltung der Lärmgrenzwerte gewährt.

9.2 Folgende Nebenbewilligungen werden erteilt:

- gewässerschutzrechtliche bzw. wasserrechtliche Bewilligungen gemäss Ziffer 4.4.5.1 / Anhang A
- wasserrechtliche bzw. fischereirechtliche Bewilligungen gemäss Ziffer 4.4.5.2 / Anhang B
- naturschutzrechtliche Bewilligung gemäss Ziffer 4.4.5.3

- waldrechtliche Ausnahmegewilligung (Rodungsbewilligung gemäss Ziffer 4.4.5.4 / Anhang C).
- 9.3 Vorbehalten bleiben die separaten Bewilligungen in nachlaufenden Verfahren gemäss Ziffern 4.4.5 und 4.4.6 der Erwägungen, für welche kein Koordinationsbedarf besteht.
- 9.4 Die Einsprachen Nrn. 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 17, 18, 21, 24, 26, 27, 28, 29, 31, 34, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 45, 46, 48.a, 48.b, 48.c, 48.d, 49, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63 (teilweise), 66, 67, 68, 69, 71, 73, 74, 75, 79, 82, 85, 87, 88, 89, 91, 92, 94, 95, 96 (teilweise), 97, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 127, 129, 131, 134, 137, 138 und 139 werden zufolge Vergleichs bzw. Rückzuges von der Geschäftskontrolle ohne Kostenfolge abgeschrieben.
- 9.5 Auf die Einsprachen Nrn. 15, 16, 22, 23, 25, 30, 37a, 47, 50, 65, 72, 81, 84.a, 84.b und 84.c, 93, 96 (teilweise), 107, 125, 126, 130, 132 und 133 wird im Sinne der Erwägungen nicht eingetreten.
- 9.6 Die Einsprachen Nrn. 1, 6, 11, 12, 19, 20, 32, 33, 33.a, 40, 43, 44, 48, 51, 63 (teilweise), 64, 70, 76, 77, 78, 80, 83, 86, 90, 100, 117, 123, 124, 128, 135 und 136 werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
- 9.7 Die Einsprache Nr. 38 wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen, soweit darauf einzutreten ist; im Übrigen wird sie abgewiesen.
- 9.8 Kosten werden im Einspracheverfahren keine erhoben, Parteientschädigungen keine zugesprochen.
- 9.9 Das Bau- und Justizdepartement bzw. das Amt für Verkehr und Tiefbau werden beauftragt, soweit nötig, den Landerwerb durchzuführen bzw. die erforderlichen Dienstbarkeiten zu erwerben und insbesondere die in den Vergleichen (gemäss Ziffer 3.2 der Erwägungen) vereinbarten Massnahmen umzusetzen.
- 9.10 Das Bau- und Justizdepartement legt den Bericht über die Umweltverträglichkeit, die Stellungnahmen des Amtes für Umwelt vom 9. November 2007 mit integrierter Stellungnahme des Bundesamtes für Umwelt vom 14. August 2007 sowie den Entscheid, soweit er die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung betrifft, zur Einsichtnahme vom 11. Januar 2008 bis 21. Januar 2008 öffentlich auf.
- 9.11 Folgende kommunalen - gleichzeitig mit der kantonalen Erschliessungsplanung ERO aufgelegten - Erschliessungspläne werden genehmigt:
 - 9.11.1 - Erschliessungsplan der Stadt Olten "Übergänge zu Olten SüdWest", Situation 1:1'000
 - Erschliessungsplan der Stadt Olten „Personenunterführung Bahnhof Hammer“, Situation 1:500 und Längenprofil 1:200.

Die Einwohnergemeinde Olten hat eine Genehmigungsgebühr von Fr. 2'500.-- zu bezahlen.

 - 9.11.2 - Die kommunale Erschliessungsplanung „Passarelle Dammstrasse“ der Einwohnergemeinde Wangen b.O..

Die Einwohnergemeinde Wangen b.O. hat eine Genehmigungsgebühr von Fr. 1'200.-- zu bezahlen.

- 9.12 Die Beschwerde der IG Velo Region Olten, Solothurnerstrasse 107, 4601 Olten, v.d. Claudia Heusi, Rechtsanwältin, Bielstrasse 3, Postfach 963, 4502 Solothurn, gegen die kommunale Erschliessungsplanung „Passarelle Dammstrasse“ der Einwohnergemeinde Wangen b.O. wird abgewiesen. Die Verfahrenskosten (inklusive Entscheidgebühr) von Fr. 300.-- sind von der Beschwerdeführerin zu bezahlen.

K. Schwaller

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Rechtsmittelbelehrungen

Gegen diesen Beschluss kann innert 10 Tagen Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn eingereicht werden. Die Beschwerde hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.

Beschwerden gegen die Berechnung der Ausgleichsabgabe für die Rodungsbewilligung sind innert der gleichen Frist bei der Kantonalen Schätzungskommission, Solothurn, einzureichen.

Kostenrechnung

Einwohnergemeinde der Stadt Olten, 4600 Olten

Genehmigungsgebühr: Fr. 2'500.00 (KA 431000/A 81087)

Zahlungsart: Belastung im Kontokorrent Nr. 111129

Kostenrechnung

Einwohnergemeinde Wangen b.O., 4612 Wangen b.O.

Genehmigungsgebühr: Fr. 1'200.00 (KA 431000/A 81087)

Zahlungsart: Mit Rechnung, zahlbar innert 30 Tagen
Rechnungstellung durch Staatskanzlei

Kostenrechnung

IG Velo Region Olten, Solothurnerstrasse 107, 4601 Olten (v.d. Claudia Heusi, Rechtsanwältin, Bielstrasse 3, 4502 Solothurn)

Verfahrenskosten
(inkl. Entscheidgebühr): Fr. 300.00 (KA 431000/A 81087)

Zahlungsart: Mit Rechnung, zahlbar innert 30 Tagen
Rechnungstellung durch Staatskanzlei