

Regierungsratsbeschluss

vom 26. September 2017
 Nr. 2017/1659

Olten: Kantonaler Erschliessungsplan Aarburgerstrasse / Bahnhofquai, Abschnitt Gäubahnbrücke bis Bahnhofplatz / Behandlung der Einsprachen

1. Feststellungen

Das Bau- und Justizdepartement legt aufgrund von § 68 des kantonalen Planungs- und Baugeetzes (PBG; BGS 711.1) den Erschliessungsplan (Situation 1:500 und Querprofile 1:50) Aarburgerstrasse / Bahnhofquai, Abschnitt Gäubahnbrücke bis Bahnhofplatz, in Olten zur Genehmigung vor.

Das Dossier besteht aus:

- Erschliessungsplan, Situation 1:500
- Querprofile 1:50.

Gleichzeitig lag zur Orientierung und Erläuterung (kein Genehmigungsinhalt) das komplette Bauprojekt auf.

Die öffentliche Planaufgabe fand vom 23. Januar 2017 bis 21. Februar 2017 statt. Innert der Auflagefrist gingen folgende **Einsprachen** ein:

- Nr. 1: Verkehrs-Club Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Postfach 804, 4501 Solothurn
- Nr. 2: Alpiq AG, Bahnhofquai 12, 4601 Olten
- Nr. 3: Benno Mattarel, Aarburgerstrasse 6, 4600 Olten, und Dr. med. Heinz Flückiger, Aarburgerstrasse 6, 4600 Olten, b.v.d. lic. iur. Benno Mattarel, Rechtsanwalt und Notar, Postfach 1360, 4601 Olten
- Nr. 4: Alpiq InTec Schweiz AG, Rötzmattweg 115, 4601 Olten, v.d. Dr. iur. Beat Ries, Rechtsanwalt, Bleichemattstrasse 43, 5001 Aarau.

Mit den Einsprechern Nrn. 1, 3 und 4 fanden am 17. Mai 2017 Augenscheine mit Parteiverhandlung statt. Vereinbarungsgemäss verzichtete der VCS auf einen Augenschein. Der Einsprecher Nr. 2 verzichtete auf einen Augenschein mit Parteiverhandlung. Am Nachmittag nahm auch der Stadtplaner von Olten an den Ortsterminen der Einsprecher Nrn. 3 und 4 teil. Die anwesenden Einsprecher hatten Gelegenheit, ihre Einsprechpunkte an Ort und Stelle bzw. im Dialog mit den Projektverfassern zu erörtern.

Das Projekt „Entlastung Region Olten“ (ERO) umfasst die eigentliche Entlastungsstrasse Olten / Wangen b.O. / Rickenbach, die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) sowie Umgestaltungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen (VM) auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz. Die Realisierung der Umgestaltungs-Massnahmen (UM) beansprucht einen längeren Zeitraum, da sie in Abstimmung mit der Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse ERO und

den VM erfolgen muss. Bis auf die Massnahmen im Abschnitt Aarburgerstrasse / Bahnhofquai können sämtliche Projektierungen ohne wesentliche Änderungen gegenüber dem Erschliessungsplan vom 8. Januar 2008 (RRB Nr. 2008/15) realisiert werden resp. sind grösstenteils bereits realisiert. Der Strassenzug Aarburgerstrasse / Bahnhofquai ist eine stark belastete Kantonsstrasse mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 25'000 Fahrzeugen pro Tag. Im städtischen Verkehrsnetz ist diese Achse leistungslimitierend, insbesondere der lichtsignalgesteuerte Knoten Postplatz wie auch die benachbarten Knoten Kreisel Säli und Bahnhofplatz. In den Abend- und Morgenspitzenstunden ist dieser Abschnitt überlastet. Die im Projekt vorgesehenen VM wie Dosierung, ÖV-Priorisierung und Koordination der Knoten werden den Betrieb in diesem überbeanspruchten Strassenabschnitt verbessern.

Seit der Eröffnung der Entlastungsstrasse ERO haben sich die Verkehrsströme verlagert. Der Abschnitt zwischen Kreisel Säli und Postplatz ist aufgrund des einmündenden Verkehrs ab der Entlastungsstrasse stärker belastet, Verkehrszunahme rund + 10 %. Entsprechend schwächer belastet ist der Abschnitt Postplatz bis Bahnhofplatz mit einer Verkehrsabnahme von rund - 20 %. Mittels eines Verkehrsmonitorings wurden die Verkehrsflüsse in diesen Strassenabschnitten überprüft und das Betriebskonzept überarbeitet. Die Erkenntnisse dieser Überprüfung zeigen, dass der rechtsgültige Erschliessungsplan vom 8. Januar 2008 (RRB Nr. 2008/15) überarbeitet und neu aufgelegt werden muss.

2. Erwägungen

2.1 Ergebnis der Vernehmlassungen

Die projektrelevanten Erkenntnisse aus der Vernehmlassungsphase wurden in das Projekt aufgenommen.

2.2 Spezialbewilligungen

2.2.1 Entsorgung

Da insgesamt mehr als 100 m³ Bauabfall zu erwarten sind, ist gemäss § 153 des Gesetzes über Wasser, Boden und Abfall (GWBA; SR 712.15) ein Entsorgungskonzept mit Angaben zu den Mengen der einzelnen Abfallarten und zu den vorgesehenen Entsorgungs- / Verwertungswegen zur Genehmigung einzureichen. Erst nach Genehmigung des Entsorgungskonzeptes kann der Abbruch bewilligt werden.

Bei Bauvorhaben, bei welchen mehr als 30 m³ Ausbauasphalt anfallen, ist vor der Entfernung des Altbelages der Gehalt an polyzyklischen aromatischen Kohlewasserstoffen (PAK) zu ermitteln, um teerhaltige Materialien zu erfassen und diese separat entsorgen zu können. Sollte der PAK-Gehalt die Werte gemäss Empfehlungen der Eidg. Bauabfallrichtlinie (BAFU 31/06) überschreiten, sind die entsprechenden Verwertungseinschränkungen bzw. Entsorgungsempfehlungen der Richtlinie zu beachten. Für die Entsorgung der betreffenden Fraktionen im Kanton Solothurn gilt dazu folgende Regelung:

PAK-Gehalt im Bindemittel:	Entsorgungs- / Verwertungsweg:
0 - 5'000 mg/kg	Verwertung frei als Asphaltgranulat.
> 5'000 - 20'000 mg/kg	Verwertung in Belagsaufbereitungsanlage mit entsprechender Bewilligung oder im „Kaltrecycling“, Anforderungen gem. Bauabfallrichtlinie BAFU 31/06, Anhang A3.

> 20'000 mg/kg

Sonderabfall. Entsorgung / Verwertung in thermischer Bodenreinigungsanlage mit Bewilligung; zurzeit nur im Ausland möglich (NL, D) nach Rücksprache mit dem Amt für Umwelt.

2.2.2 Schadstoffbelastete Böden

Sollten bei Aushubarbeiten Verunreinigungen des Untergrundes festgestellt werden (nach organoleptischen Kriterien wie Geruch, Verfärbungen oder Feststellung von Fremdstoffen), sind die Bauarbeiten unverzüglich einzustellen und das Amt für Umwelt, Fachstellen Altlasten bzw. Abfallwirtschaft, zwecks Festlegung der notwendigen Massnahmen zu kontaktieren. Allenfalls ist eine Altlasten-Fachperson für die Aushubbegleitung aufzubieten.

2.3 Einsprachen

2.3.1 Einsprache Nr. 1: Verkehrs-Club Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Solothurn

Der VCS stellt in seiner Einsprache vom 21. Februar 2017 folgende Anträge: (1) „Der aareseitig geplante Zweirichtungsradweg kombiniert mit dem Fussverkehr zwischen Gäubahnbrücke und Alter Holzbrücke muss verbreitert werden.“, (2) „Der Warteraum für linksabbiegende Velofahrende in Richtung Aare / Aarburg bei der Lichtsignalanlage (LSA) an der Unterführungsstrasse muss vergrössert werden. Eventualiter: Die LSA muss vor jeder Busdurchfahrt eine Grünphase erhalten, damit sich der knappe Warteraum entleeren kann.“, (3) „Alle Veloauffahrten (Rampen), insbesondere auch jene auf die gemeinsame Flächen für den Velo- und Fussgängerverkehr, z.B. am Bahnhofquai aareseitig, müssen velotauglich ausgestaltet sein“.

Der VCS ist zur Einsprache legitimiert, was keiner weiteren Ausführungen bedarf. Auf die frist- und formgerechte Einsprache ist grundsätzlich einzutreten.

Am 17. Mai 2017 führte ein Vertreter des instruierenden Bau- und Justizdepartementes in Olten eine Parteiverhandlung durch. Seitens des Einsprechers waren anwesend: Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin VCS Sektion Solothurn, Heinz Flück, Vorstandsmitglied VCS Sektion Solothurn, und Daniel Grob, Verkehrsplaner. Das projektierende Amt für Verkehr und Tiefbau war durch Daniel Zimmermann, Leiter Projektmanagement Kreis II (als Auskunftsperson), sowie Christian Müller, Teamleiter, Kontextplan AG, Ingenieure und Planer, Solothurn, vertreten. Die Parteien hatten Gelegenheit, das Projekt bzw. ihre Einwände zu erläutern. Für die Ausführungen des Einsprechers wird an dieser Stelle ausdrücklich auf seine Eingabe in den Akten verwiesen. Soweit notwendig, wird darauf in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.

Anlässlich der Parteiverhandlung wurden zwischen dem Einsprecher und dem Amt für Verkehr und Tiefbau verschiedene Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen besprochen. In der Folge sah jedoch das Amt für Verkehr und Tiefbau davon ab, die aufgelegte Planung anzupassen, da sich in der Beurteilung der Projektqualität keine wesentlichen Verbesserungen zeigten.

Mit E-Mail vom 31. Mai 2017 reichte der Einsprecher (nota bene unaufgefordert) sowohl ein mit „Stellungnahme zur Parteiverhandlung Aarburgerstrasse / Bahnhofquai“ betitelttes Schreiben als auch eine Aktennotiz zur Parteiverhandlung ein. Das instruierende Bau- und Justizdepartement bestätigte mit E-Mail vom 1. Juni 2017 den Eingang der Schreiben („nicht ungelesen, aber unkommentiert“).

Der strittige Zweirichtungsradweg, kombiniert mit dem Fussverkehr, ist in der Tat schmal, kann jedoch aus Platzgründen nicht verbreitert werden. Das Erfordernis eines solchen Weges ergibt sich aus der übergeordneten Planung (kantonaler Velonetzplan). Es ist also nicht möglich, auf Teile der Planung zu verzichten. Nur durch eine eigentliche „Verzichtsplanung“ wäre allerdings eine „Verbesserung“ der kritisierten Platzverhältnisse möglich (z.B. durch Verzicht einer Radspur

von Süden nach Norden). Der zur Verfügung stehende Raum lässt sich nicht vergrössern bzw. würde planerische und bauliche Massnahmen ausserhalb des Planperimeters (entlang der Aare) bedingen, welche nicht Gegenstand des strittigen Erschliessungsplanes sind und auch nicht sein können. Allerdings ist festzuhalten, dass die aufgelegte Planung einer zukünftigen Verbesserung durch Miteinzug von Grundstücken Dritter nicht entgegensteht; sie ist diesem Sinne „skalierbar“, was für die Zweckmässigkeit der Planung spricht. Die Einschränkungen bezüglich Platzverhältnisse gelten auch im Bereich der Warteräume bei den Lichtsignalanlagen; diese Warteräume lassen sich nicht - wie seitens VCS beantragt - erweitern, dazu fehlt schlicht der Platz. Die aufgelegte Planung ist das Ergebnis einer Optimierung der gegebenen Prämissen vor Ort. Dementsprechend stellt das Planungsergebnis auch nicht das Wünschbare, sondern das Machbare dar. Da das Machbare auch recht- und zweckmässig ist, sind die Rügen des VCS unbegründet. Dass die für Zweiräder zugänglichen Flächen „velotauglich“ ausgestaltet sein müssen, ist offensichtlich. Der Einsprecher rügt in seiner Stellungnahme vom 31. Mai 2017 insbesondere die Ausgestaltung der Veloauffahrten (Rampen). Diese seien zwar normenkonform geplant, nicht aber praxistauglich, weshalb alle Rampen des Projektes überprüft werden müssten. Es sei nicht zweckmässig, wenn der Veloverkehr von der Unterführungsstrasse her in Richtung der Alten Brücke einen drei Zentimeter hohen, kantigen Randstein überfahren müsse.

Es ist notorisch, dass die gefahrlose Benutzung eines jeden Verkehrsträgers nur durch gehörige Rücksichtnahme, also durch anständiges Verhalten, möglich ist. Dass hier - nicht nur bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern - teils erschreckende Defizite bestehen, ist ebenfalls bekannt. Es ist nun aber - gerade ob der häufig kleinräumigen Verhältnisse - nicht möglich, Verkehrsträger, z.B. Velowege, so auszugestalten, dass diese auch von rücksichtslosen Verkehrsteilnehmern gefahrlos genutzt werden können; Massstab ist und bleibt (glücklicherweise) der vernünftige (also besonnene) Verkehrsteilnehmer.

Dass im Rahmen der Ausführungsprojektierung bzw. Ausführung selbst Optimierungen ins Projekt einfließen, liegt in der Natur der Sache. Massgebend für Planung und Ausführung sind allerdings die einschlägigen Normen. Sind diese eingehalten, was bezüglich der Veloauffahrten vom Einsprecher auch nicht bestritten wird, muss die Planung auch in diesem Punkt als recht- und zweckmässig beurteilt werden.

Zusammenfassend sind die drei einleitend genannten Anträge des VCS als unbegründet abzuweisen.

2.3.2 Einsprache Nr. 2: Alpiq AG, Olten

Die Alpiq AG stellt in ihrer (vorsorglichen) Einsprache vom 16. Februar 2017 folgenden Antrag: „Die Rechte der Alpiq AG gemäss Schenkungsvertrag vom 5.11.1952 sind vollumfänglich zu wahren“.

Die Alpiq AG stellt in ihrer Einsprache zunächst fest, dass ihr Geschäftssitz vom Erschliessungsplan betroffen sei. Auf der Strassenparzelle GB Nr. 90365 bestünden vor der Hauptpost heute Parkplätze für Personenwagen. Gemäss dem aufgelegten Erschliessungsplan seien in Zukunft weniger Parkplätze vorgesehen. Gemäss Schenkungsvertrag vom 5. November 1952 zwischen der Immo Immobilien-gesellschaft Olten AG (heute Alpiq AG) und dem Staat Solothurn habe die Alpiq AG Anrecht auf zwei Parkplätze vor dem Haupteingang.

Für die Ausführungen der Einsprecherin wird an dieser Stelle ausdrücklich auf ihre Eingabe in den Akten verwiesen. Soweit notwendig, wird darauf in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.

Die Alpiq AG ist als Eigentümerin einer unmittelbar an den Erschliessungsplanperimeter angrenzenden Liegenschaft zur Einsprache legitimiert und ihr schutzwürdiges Interesse an einer

Planänderung offensichtlich. Auf die im Übrigen frist- und formgerechte Einsprache ist daher grundsätzlich einzutreten.

Die Alpiq AG wurde vom instruierenden Bau- und Justizdepartement zu einer Parteiverhandlung in Olten eingeladen; diese verzichtete allerdings darauf.

Im besagten Schenkungsvertrag wird der Immo Immobiliengesellschaft Olten AG das obligatorische Recht eingeräumt, im Bereich eines vom Staat Solothurn zu markierenden „Stationierungstreifens“ zwei Parkfelder für Fahrzeuge der Atel bzw. deren Besucher zu reservieren; auf diesen zwei Plätzen soll keine Zeitbefristung für das Parkieren von Personenwagen gelten. Im Jahr 2010 fusionierten die Immo Immobiliengesellschaft Olten AG und die Atel (Aare Tessin AG für Elektrizität), heute Alpiq AG. Damit wird das erwähnte Recht auf die Alpiq AG übergegangen sein.

Tatsächlich sind gemäss dem strittigen Erschliessungsplan vor der Hauptpost keine „privaten“ Parkplätze mehr vorgesehen. Auch der im Jahr 1952 erwähnte „Stationierungstreifen mit beschränkter Stationierungszeit“ gibt es nicht mehr. Die Frage, ob mit dem Wegfall des „Stationierungstreifens“ auch der obligatorische Anspruch der Alpiq AG auf Einräumung zweier Parkfelder daselbst wegfiel und ob ein allfälliger Wegfall seitens des Staates Solothurn entschädigt werden müsste, ist in einem anderen Verfahren zu regeln. Das öffentliche Interesse an einer funktionierenden Erschliessung der Hauptpost in Olten (Kurzzeitparkierung) überwiegt auf jeden Fall das private Interesse an zwei Parkplätzen direkt vor dem Haupteingang der Einsprecherin. Zudem verfügt die Einsprecherin am Hauptsitz in einer Autoeinstellhalle über zahlreiche weitere Abstellplätze für Personenwagen.

Das Rechtsbegehren der Alpiq AG ist daher als unbegründet abzuweisen.

2.3.3 Einsprache Nr. 3: Benno Mattarel, Olten, und Dr. med. Heinz Flückiger, Olten, b.v.d. lic. iur. Benno Mattarel, Rechtsanwalt und Notar, Olten

Benno Mattarel und Dr. med. Heinz Flückiger stellen in ihrer Einsprache vom 21. Februar 2017 den Antrag: „Der Erschliessungsplan ist im Bereich der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 / öffentlicher Parkplatz südlich der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6, Olten, nicht zu genehmigen“.

Für die Ausführungen der Einsprecher wird an dieser Stelle ausdrücklich auf deren Eingabe in den Akten verwiesen. Soweit notwendig, wird darauf in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.

Die Einsprecher sind Mieter der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 und damit unmittelbar vom Erschliessungsplan „Aarburgerstrasse / Bahnhofquai, Abschnitt Gäubahnbrücke bis Bahnhofplatz“ betroffen. Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Einsprache ist daher grundsätzlich einzutreten.

Am 17. Mai 2017 führte ein Vertreter des instruierenden Bau- und Justizdepartementes den beantragten Augenschein mit Parteiverhandlung durch. Anwesend waren die beiden Einsprecher und seitens der Stadt Olten Lorenz Schmid, Stadtplaner. Das projektierende Amt für Verkehr und Tiefbau war durch Daniel Zimmermann, Leiter Projektmanagement Kreis II, als Auskunftsperson sowie Christian Müller, Teamleiter, Kontextplan AG, Ingenieure und Planer, Solothurn, vertreten. Die Planung wurde zunächst anhand des Planes erörtert und anschliessend die Umgebung der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 begangen. Der zusätzliche Beweisantrag auf Einholung eines bfu-Gutachtens wird mangels zu erwartendem weiterbringendem Erkenntnisgewinn abgewiesen.

Im Bereich der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 sind die Platzverhältnisse zwischen den bestehenden Häusern innerhalb des Planperimeters am engsten (lichte Breite 14,50 m). Möglichkei-

ten, den Strassenquerschnitt im besagten Bereich zu erweitern, bestehen keine. So müssen Autos, Zweiräder und Fussgänger in diesem Bereich auf engem Raum aneinander vorbeikommen.

Die Einsprecher begründen ihre Einsprache damit, dass die Gesamtbreite des kombinierten Fuss- und Radweges mit Gegenverkehr im Bereich der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6, entlang der Ostfassade, lediglich ungenügende 2,60 m betrage. Zudem sind die Einsprecher nicht damit einverstanden, dass die städtischen Parkplätze nördlich der Liegenschaft reduziert werden. Sie sehen auch aufgrund des kombinierten Fuss- und Radweges Einschränkungen bei der Parkierung von Personenwagen auf dem südlich der Liegenschaft gelegenen Vorplatz. Eine Lösung des Platzproblems sehen sie darin, den Veloverkehr zwischen Aare und Liegenschaft zu führen.

Der kantonale Velonetzplan sieht zwischen Postplatz und Gäubahnsteg (Langsamverkehrsbrücke) eine Ergänzungsstrecke zur Kantonsstrasse (Aarburgerstrasse) vor. Diese Strecke soll neu auch Bestandteil der Veloroute SchweizMobil werden. Die Einführung eines gemeinsamen und in beide Richtungen befahrbaren Rad- und Fussweges ist daher ein wichtiger Eckpfeiler für die Umgestaltung der Aarburgerstrasse. Aufgrund der vorgegebenen Randbedingungen, den Strassenquerschnitt nicht in die Aareböschung zu erweitern, musste der Weg allerdings auf eine Breite von 3,00 m beschränkt werden. In den aktuellen Normen werden keine Mindestbreiten für kombinierte Rad- / Fusswege festgelegt. Gemäss einer Empfehlung von Velo Schweiz müsste die Breite zwar mindestens 4,50 m betragen, die Norm stelle dabei aber auf die massgebenden Begegnungsfälle ab. Aufgrund der geringen Frequenzen wurde im vorliegenden Bereich die Breite aufgrund folgender Begegnungsfälle definiert: Velo (auch mit Anhänger) und Rollstuhlfahrer bzw. Kinderwagen und Velos (beide mit Anhänger) mit geringer Geschwindigkeit.

Dabei ist zu beachten, dass die engste Stelle im Bereich der Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 zwar nur eine Breite von 2,60 m aufweist, jedoch auch nur 17 m lang ist. Zudem sind die Anhalteteichtweiten für Velos eingehalten. Als massgebende Begegnungsfälle wurde hier das Kreuzen zweier Velos bzw. Velo / Rollstuhl eingerechnet. Für die nach der Norm „erwünschte“ lichte Breite von 0,25 m zwischen Radweg und Hauswand fehlte allerdings der Platz.

Bezüglich Hauszugänge zur Liegenschaft Aarburgerstrasse 6 wird die Sicherheit dadurch verbessert, indem unvermitteltes Heraustreten auf den Rad- / Fussweg durch bauliche Massnahmen verhindert werden soll (Wegleitung nach Norden bzw. Süden).

Die öffentliche Parkierung im Norden der Liegenschaft wird aufgrund der Verbreiterung des Strassenprofils neu angelegt. Die Anordnung der Parkfelder ist normenkonform. Die Sichtbermen sind eingehalten. Wohl könnten die Parkfelder bei einer Ausdehnung des Parkplatzes in Richtung Aare komfortabler ausgestaltet werden, was aber ohne Einfluss auf die Beurteilung der Recht- und Zweckmässigkeit der aufgelegten Planung bleibt.

Die Führung des Veloverkehrs der Aare entlang ist zwar eine denkbare, heute jedoch nicht spruchreife Lösung. Das entsprechende Areal liegt deutlich ausserhalb des Perimeters des Erschliessungsplanes und steht heute auch nicht zur Verfügung.

Die private Parkierung südlich der Liegenschaft befindet sich auf städtischem Areal. Hier besteht bereits heute ein Konfliktpotential zwischen aus- bzw. einfahrenden Personenwagen und Fussgängern. Die Führung des Veloverkehrs entlang der Strasse geführt, statt auf dem kombinierten Rad- / Fussweg, löst diese Problematik auch nicht.

Im Ergebnis ist die Einsprache als unbegründet abzuweisen.

2.3.4 Einsprache Nr. 4: Alpiq InTec Schweiz AG, Olten, v.d. Dr. iur. Beat Ries, Rechtsanwalt, Aarau

Die Alpiq InTec Schweiz AG stellt in ihrer Einsprache vom 14. Februar 2017 folgende Anträge:
 „1. Der kantonale Erschliessungsplan über die Aarburgerstrasse / Bahnhofquai, Abschnitt Gäubahnbrücke bis Bahnhofplatz ist nicht zu genehmigen“. Eventualiter (2) sei während der Betriebsphase (A) der kantonale Erschliessungsplan im Sinne der nachstehenden Begründung so abzuändern, dass insbesondere auf eine LSA-Regelung verzichtet wird, die Erschliessung der Parzelle 3601 bezüglich Zu- / Wegfahrt via Aarburgerstrasse erhalten bleibt, für die wegfallenden Autoabstellplätze Realersatz geschaffen wird, die Zufahrt für Lastwagen und Personenwagen sowohl von Norden als auch von Süden her über die Bahnhofstrasse erhalten bleibt, die Einsprecherin einen Rechtstitel erhält, dauernd über die Parzelle 6324 fahren zu dürfen (Zuweisung zu Eigentum oder Dienstbarkeit); während der Bauphase (B) müsse der jederzeitige und ungehinderte Zugang zur Liegenschaft Aarburgerstrasse 39 für Lastwagen, Personenwagen, Fahrräder sowie für Fussgänger gewährleistet sein und der Einsprecherin sei vor Baubeginn ein detailliertes Bauprogramm mit einer Interventionsstelle bekanntzugeben und es sei mittels geeigneter Massnahmen sicherzustellen, dass während der Bauphase keine übermässigen Immissionen (insbesondere Staub, Lärm, Erschütterungen) die Nutzung des Gebäudes Aarburgerstrasse 39 erschweren; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

Am 17. Mai 2017 führte ein Vertreter des instruierenden Bau- und Justizdepartementes einen Augenschein mit Parteiverhandlung durch. Seitens der Einsprecherin war deren Rechtsvertreter, Rechtsanwalt (RA) Dr. iur. Beat Ries, Aarau, Fredy Dubach, Geschäftsführer Region Olten, Alpiq InTec Schweiz AG, und Rainer Ziesemer-Fernández, Geschäftsführer ZRBaumanagement GmbH, Buchs AG, anwesend. Die Stadt Olten war durch Lorenz Schmid, Stadtplaner, und das projektierende Amt für Verkehr und Tiefbau durch Daniel Zimmermann, Leiter Projektmanagement Kreis II (als Auskunftsperson), sowie Christian Müller, Teamleiter, Kontextplan AG, Ingenieure und Planer, Solothurn, vertreten.

RA Dr. iur. Beat Ries wies darauf hin, dass die Alpiq InTec Schweiz AG die Liegenschaft Aarburgerstrasse 39 in der Zwischenzeit an die MMMC AG, Luzern, verkauft habe. Das Geschäft sei allerdings noch nicht vollzogen, da die Liegenschaft vorab noch aus dem Kataster der belasteten Standorte entlassen werden müsse. Der entsprechende Antrag sei derzeit beim Amt für Umwelt hängig. Er vertrete die bisherige wie auch die neue Eigentümerin.

Der Eigentümer der MMMC AG, Carlos Rieder, sei auch Eigentümer der benachbarten Liegenschaft GB Olten Nr. 609, Aarburgerstrasse 43. In Vertretung der MMMC AG sei Rainer Ziesemer-Fernández anwesend.

Aus dem Grundbuch geht hervor, dass die MMMC AG, Luzern, per 20. Juli 2017 als Alleineigentümerin der Liegenschaft GB Olten Nr. 3601 eingetragen wurde. Damit ist die Alpiq InTec Schweiz AG nicht mehr Partei des vorliegenden Einspracheverfahrens. Die MMMC AG tritt an Stelle der Alpiq InTec Schweiz AG in das Verfahren ein. Es wird davon Vormerk genommen, dass auch die MMMC AG von RA Dr. iur. Beat Ries vertreten wird.

Rainer Ziesemer-Fernández führte am Augenschein mit Parteiverhandlung vom 17. Mai 2017 aus, dass die MMMC AG die Liegenschaft GB Olten Nr. 3601 langfristig entwickeln wolle. In der Übergangszeit von 10 - 20 Jahren sei eine Zwischennutzung vorgesehen. Gespräche mit potentiellen Mietern würden zwar geführt, spruchreif sei aber noch nichts. Was die Zwischennutzung anbelangt, so orientiere sich die MMMC AG einerseits am bau- und nutzungsplanrechtlich Zulässigen, andererseits aber auch an der bisherigen Nutzung durch die Alpiq InTec Schweiz AG. Als möglicher Nutzer (Mieter) käme daher z.B. Garage / Pneuhaus mit Tankstelle in Betracht. Aber auch eine Nutzung, welche die Anlieferung von Gütern mit Lastwagen mit einer Länge von 9,5 - 12,5 m erfordere, sei denkbar und müsse daher verkehrstechnisch möglich sein. Der aufgelegte Erschliessungsplan lasse nun aber eine bisher mögliche Zufahrt von Lastwagen an die bestehen-

de Entladekante nicht mehr zu. Heute könnten Fahrzeuge (auch Lastwagen) von Olten Richtung Aarburg fahrend über die in diesem Bereich nicht durchgezogene Sicherheitslinie nach links auf die Liegenschaft abbiegen, was die neue Planung nicht mehr zulasse. Auch die Ausfahrt von Lastwagen auf die Aarburgerstrasse sei gegenüber dem Ist-Zustand nicht mehr bzw. nicht mehr im selben Masse möglich. Insbesondere sei es heute möglich, von der Liegenschaft nach Süden Richtung Aarburg zu fahren, was in Zukunft nicht mehr möglich sein soll. Fredy Dubach führt aus, dass die Alpiq InTec Schweiz AG, welche Dienstleistungen in der Gebäudetechnik und im Gebäudemanagement erbringe, bislang vor Ort einen ihrer Standorte betrieben habe. Auch dieser Standort sei regelmässig von Lastwagen mit Material beliefert worden. Diese Lastwagen seien sowohl von Süden als auch von Norden zur Liegenschaft zu- und weggefahren. Auf dem Vorplatz seien dann die Lastwagen zur Entladekante zugefahren.

Der Vorplatz mit der bestehenden Entladekante wird in Augenschein genommen. Da die Liegenschaft zum Zeitpunkt des Augenscheines nicht mehr genutzt wird, lässt sich der Betrieb selbst nicht mehr beobachten. Die Rampe ist eine erhöhte vergitterte Entladefläche, welche nur über einen indirekten Zugang zum dahinterliegenden Gebäudeteil zugänglich ist. Vor der Entladekante sind Parkfelder markiert. Laut Auskunft von Fredy Dubach standen auf diesen Parkfeldern betriebseigene Fahrzeuge, die im Falle einer Anlieferung an der Entladekante weggestellt werden mussten (vgl. Google Street View, Aufnahme vom November 2014). Rechts der Entladekante besteht eine Rampe ab Vorplatz auf das Niveau der Entladekante. Diese Rampe ist für Lastwagen aus Gründen der Geometrie nicht befahrbar. Rechts davon befindet sich die Rampe in die unterirdische Einstellhalle für Personenwagen.

In der Folge wird anhand der Pläne die Zufahrtssituation zur Tankstelle erörtert. Bislang war sowohl die Zu- und Wegfahrt von Norden und Süden möglich, neu soll nur noch die Zufahrt von Süden möglich sein, die Wegfahrt in beide Richtungen nur über den neuen Knoten Bahnhofstrasse mit LSA. Dadurch verliere die Tankstelle an Attraktivität, was für die neue Eigentümerin nicht in Frage komme.

Am Schluss des Augenscheines mit Parteiverhandlung moniert RA Dr. iur. Beat Ries, dass über die Parteiverhandlung kein formelles Protokoll erstellt werde, er werde dies in einem allfälligen Beschwerdeverfahren rügen.

Formell ist zunächst festzustellen, dass mit dem Eigentumsübergang der Liegenschaft GB Olten Nr. 3601 per 20. Juli 2017 alle Rechte und Pflichten des vorliegenden Einspracheverfahrens von der Alpiq InTec Schweiz AG auf die MMMC AG übergegangen sind. Erstere wie Letztere wurde bzw. wird von RA Dr. iur. Beat Ries vertreten.

Gemäss § 13^{ter} des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen vom 15. November 1970 (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG; BGS 124.11) sind in der Regel keine Protokolle über Beweiserhebungen zu führen, wenn die rechtlich erheblichen Tatsachen in die Entscheidungsgründung einfließen. Zudem ist eine Partei nach Treu und Glauben gehalten, den Antrag auf Erstellung eines Protokolls zu Beginn eines Augenscheines mit Parteiverhandlung zu stellen und nicht erst am Schluss. Nur dann kann die instruierende Behörde darüber befinden, ob im konkreten Fall von der Regel gemäss Verwaltungsrechtspflegegesetz abgewichen werden soll.

Die Alpiq InTec Schweiz AG und heute die MMMC AG waren bzw. ist als Eigentümerin der Liegenschaft GB Olten Nr. 3601 zur Einsprache legitimiert. Die Liegenschaft ist vom Projekt betroffen. Auf die frist- und formgerecht eingegangene Einsprache ist grundsätzlich einzutreten. Die Parteistellung (mit allen Rechten und Pflichten) ist mit der Handänderung an der Liegenschaft per 20. Juli 2017 auf die MMMC AG, vertreten durch RA Dr. iur. Beat Ries, übergegangen.

Die MMMC AG macht sinngemäss geltend, sie habe im Rahmen des Besitzstandes Anspruch darauf, die Liegenschaft wie bis anhin zu nutzen, wozu auch dieselben Anlieferungsmöglichkeiten gehören bzw. dieselben An- und Zufahrtsmöglichkeiten (Ziff. II.3.1).

Im Ergebnis macht die Einsprecherin einen unzulässigen Eingriff in ihre Eigentumsrechte und damit einen Verstoss gegen die Eigentumsgarantie geltend. Sie will die Liegenschaft auch in Zukunft im bisherigen Rahmen nutzen können. Die Alpiq InTec Schweiz AG macht nicht geltend, sie habe die Liegenschaft vor ihrem Auszug über längere Zeit und behördenseits unwidersprochen auf nicht bewilligte, also rechtswidrige Art und Weise, genutzt. Der Besitzstandsschutz kann sich somit per se nur auf die rechtmässig bewilligte Nutzung beziehen.

Im Jahre 1924 wurde auf dem besagten Grundstück (Gebäude Nr. 39) das Wohn- und Geschäftshaus Aarburgerstrasse 39 erstellt. Das Gebäude bestand aus einer mehrgeschossigen Kopfbaute mit repräsentativer Strassenfassade an der Aarburgerstrasse. Im Erdgeschoss befand sich eine Autogarage mit Schauraum und eingeschossiger Werkstatt. Die darüber liegenden Geschosse waren als Wohnungen ausgebaut.

Im Jahre 1930 wurde die bestehende Garage auf der Parzelle GB Olten Nr. 3179 durch eine unterirdische Autoeinstellhalle mit rund 20 Plätzen (Boxen) erweitert. Die Einstellhalle wurde mit einer Rampe von Westen her ab Aarburgerstrasse erschlossen. Richtung Norden wurde die unterirdische Baute bis auf 15 cm an die gemeinsame Grenze mit der nördlichen Nachbarparzelle GB Olten Nr. 612 erstellt, Richtung Osten auf die gemeinsame Grenze zum Eisenbahnareal der SBB (GB Olten Nr. 1762).

Weitere Ausbauten wurden in den Folgejahren realisiert. 1984 wurde die Werkstatt Richtung Norden über der in den 30er-Jahren erstellten Autoeinstellhalle erweitert. Diese Erweiterung wurde durch eine Rampe, d.h. Auffahrt nördlich der Abfahrt in die Autoeinstellhalle, erschlossen. Die Entladekante wurde im Baugesuchsplan Grundriss Erdgeschoss vom September 1983 als „Abstellplatz“ bezeichnet.

1991 baute die Aare-Tessin AG, neu Eigentümerin der Liegenschaft GB Olten Nr. 3601, das Wohn- und Geschäftshaus um und überdachte den bestehenden Hof im Bereich der Auf- / Abfahrt mit einem Acrylglas-Tonnendach. Im Kopfbau wurden die Wohnungen im 1. + 2. Obergeschoss zu Büros umgebaut. Zu diesem Zeitpunkt war die nördliche Nachbarparzelle GB Olten Nr. 612 vollständig überbaut. Im Baugesuchsplan Erdgeschoss aus dem Jahre 1991 wurde die ehemals als „Abstellplatz“ bezeichnete Fläche nunmehr als „Laderampe“ bezeichnet. Diese muss für den Warenumschlag in weiten Teilen des ehemaligen Werkstattteils, zwischenzeitlich Materialmagazin, genutzt worden sein.

Die Liegenschaft mit der heutigen GB Olten Nr. 3601 war bis in die 90er-Jahre einzig von der Aarburgerstrasse her erschlossen. Richtung Norden und Süden stiessen die Parzellen an weitgehend überbaute Grundstücke, Richtung Osten an das Bahnareal der SBB. Jede Zu- / Wegfahrt musste daher bis zu diesem Zeitpunkt mangels Alternativen unweigerlich über die Aarburgerstrasse erfolgen. Aus den aktenkundigen Baubewilligungsunterlagen geht hervor, dass der nordöstliche Teil des Grundstückes GB Olten Nr. 3601 vor 1983 mit einer Autowerkstatt überbaut wurde in Ergänzung der seit den 20er-Jahren bestehenden Werkstatt auf dem nordwestlichen Teil des Grundstückes. Deren Vorbereich wurde in den 90er-Jahren überdacht; mehr oder anderes wurde jedoch nie bewilligt. Wohl wird die Alpiq InTec Schweiz AG die Liegenschaft, insbesondere die Autowerkstatt, nicht mehr oder nur noch teilweise gemäss der ursprünglichen Bestimmung genutzt haben. Mehr als der Bedienung des betriebsinternen Materialdepots wird die Ladekante nie gedient haben. Aus diesem Grund hat die Alpiq InTec Schweiz AG auf dem Vorplatz unmittelbar vor der Ladekante Parkplätze eingezeichnet und genutzt. Diese betriebsinternen Parkplätze stehen einer Nutzung der Ladekante zwar nicht entgegen, zeigen jedoch auch, dass diese Nutzung nur eine sporadische gewesen sein kann. Die von der Einsprecherin bzw. deren Rechtsnachfolgerin als Eigentümerin der Liegenschaft GB Olten Nr. 3601 geltend gemachte Zufahrtsmöglichkeit für Lastwagen mit einer Länge von 9,5 bzw. 12,5 m zwecks Anlieferung war nie Gegenstand einer Bewilligung und wurde auch nie so in Anspruch genommen. Die neue Eigentümerin reklamiert somit betreffend Anlieferung mit Lastwagen nicht die Perpetuierung eines bestehenden Rechts im Rahmen des Besitzstandes, sondern will sich, für die noch

unbestimmte Übergangsnutzung der akquirierten Liegenschaft, alle Möglichkeiten offen lassen. Dieses Ansinnen mag legitim sein bezüglich der Recht- und Zweckmässigkeit einer Erschliessungsplanung, welche eben gerade nicht alle Möglichkeiten offen lässt, steht dieser allerdings nicht per se entgegen. Im Gegenteil: Seit der Erstellung der Autogarage in den 20er-Jahren des letzten Jahrtausends haben sich die Verkehrsverhältnisse, und damit auch die Ansprüche an eine Kantonsstrasse, erheblich verändert. Die mit dem Erschliessungsplan geplante Umgestaltung der Aarburgerstrasse und die damit einhergehende Verbesserung der Erschliessung des Gebietes zwischen Bahnhofplatz und Säli-Kreisel verlangt den Blick aufs Ganze, partikuläre Interessen eines einzelnen Grundeigentümers sind dabei nur im Rahmen des gesetzlich normierten Erschliessungsanspruches zu beachten. Kein Raum bleibt für eine retrospektive Betrachtung der ursprünglichen Erschliessung vor fast 100 Jahren. Jedoch aber auch der Blick auf eine völlig unbestimmte künftige Nutzung einer Liegenschaft ist hier nicht zielführend.

Die bestehende Tankstelle geht aus den aktenkundigen Baugesuchsunterlagen nicht hervor. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass diese Tankstelle, gleichzeitig oder später, im Zusammenhang mit der Autogarage erstellt wurde. Faktisch konnte diese unter dem bisherigen Verkehrsregime sowohl von Norden als auch von Süden angefahren werden. Unter der neuen Erschliessungsplanung wird nur noch eine direkte Zufahrt von Süden möglich sein und die Wegfahrt über den Knoten Bahnhofstrasse erfolgen müssen.

Die Einsprecherin rügt diese Erschliessung als unzweck- bzw. unrechtmässig. Zu Unrecht: Die Tankstelle wird heute, wie die Einsprecherin am Augenschein selbst einräumte, nur wenig frequentiert. Es liegt auf der Hand, dass die Frequenzen, wie von der neuen Grundeigentümerin am Augenschein ausgeführt wurde, durch geeignete Massnahmen gesteigert werden können, z.B. in Verbindung mit einem Pneuhaus in den Räumen der ehemaligen Autowerkstätte. Jedoch besteht auch dann kein Anspruch darauf, die Erschliessung der Liegenschaft ab Aarburgerstrasse auf eine optimale Erschliessung einer solchen Tankstelle auszulegen. Die geplante Erschliessung lässt die Zu- / Wegfahrt zu einer Tankstelle noch immer zu, wenn auch nicht mehr direkt aus allen Fahrtrichtungen. Dies lässt die von der Aarburgerstrasse heute zu übernehmenden Funktion nicht zu. Auch hier müsste eine allein auf die optimale Erschliessung einer einzelnen Parzelle ausgerichtete Planung als nicht zweckmässig beurteilt werden.

Zusammenfassend ist die Einsprache bezüglich Hauptantrag auf Nichtgenehmigung des kantonalen Erschliessungsplanes als unbegründet abzuweisen. Was die Eventualanträge während der Betriebsphase anbelangt, so gilt dies selbstredend auch, soweit diese eine andere Planung verlangen als die aufgelegte (Verzicht auf eine LSA, Erhalt der bestehenden Erschliessung, Zufahrt für Fahrzeuge aller Art [Lastwagen, Personenwagen] über die neue Bahnhofstrasse). Ob ein Realersatz für wegfallende Parkplätze geschuldet ist, ist in einem anderen Verfahren zu klären, ebenso der Antrag auf Zuweisung eines Rechtes auf Überfahrt über die Parzelle GB Olten Nr. 6324. Auf diese Anträge kann daher nicht eingetreten werden. Auch der Eventualantrag auf jederzeitigen und ungehinderten Zugang zur Liegenschaft Aarburgerstrasse 39 während der Bauphase muss abgelehnt werden, ist doch bei der geplanten, weitgreifenden Änderung der Aarburgerstrasse per se mit temporären Einschränkungen zu rechnen. Wie genau diese Einschränkungen aussehen werden, wird erst anlässlich der noch bevorstehenden Ausführungsplanung festgelegt, wobei auch den Anliegen aller Anstösser Rechnung getragen wird. In diesem Sinne wird der Einsprecherin zur gegebenen Zeit auch das gewünschte Bauprogramm mit Interventionsstelle bekanntgegeben, wobei dieses Anliegen nicht Teil der Genehmigung einer Erschliessungsplanung ist, womit auch auf dieses Eventualbegehren nicht einzutreten ist. Auch der Eventualantrag auf Vermeidung übermässiger Immissionen (Staub, Lärm, Erschütterungen), welche die Nutzung des Gebäudes Aarburgerstrasse 39 erschweren, kann an dieser Stelle nicht eingetreten werden. Wie gesagt ist während der Bauphase mit Einschränkungen zu rechnen. Dass diese übermässig sein werden, ist allerdings nicht zu erwarten. Somit erweist sich die Einsprache der MMMC AG als unbegründet und ist vollumfänglich abzuweisen. Ein Einspracheverfahren ist von Gesetzes wegen unentgeltlich (§ 37 Abs. 1 VRG). Ausgangsgemäss hat die Einsprecherin keinen Anspruch auf Zuspruch einer Parteientschädigung.

3. Beschluss

- 3.1 Die Einsprachen Nrn. 1 bis 4 werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
- 3.2 Kosten werden keine erhoben und Parteientschädigungen keine zugesprochen.
- 3.3 Bezüglich Spezialbewilligungen (wasserrechtliche Bewilligung, schadstoffbelastete Böden, Ausbaupflaster) gelten die Auflagen gemäss den Ziffern 2.2.1 - 2.2.2.
- 3.4 Der Erschliessungsplan (Situationsplan 1:500) Aarburgerstrasse / Bahnhofquai, Abschnitt Gäubahnbrücke bis Bahnhofplatz, in Olten wird genehmigt.
- 3.5 Dem Erschliessungsplan kommt gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung gemäss § 39 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) zu.
- 3.6 Bestehende Erschliessungspläne sind aufgehoben, soweit sie dem vorliegenden Plan widersprechen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innert 10 Tagen beim Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn, Amthaus 1, 4502 Solothurn, Beschwerde geführt werden. Diese hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau (zim/muh), mit 2 gen. Dossiers Erschliessungsplan (später)

Amt für Raumplanung (2), mit 1 gen. Dossier Erschliessungsplan (später)

Amt für Umwelt (str)

Kreisbauamt II, Amthausquai 23, 4601 Olten, mit 1 gen. Dossier Erschliessungsplan (später)

Stadtverwaltung Olten, Baudirektion, Dornacherstrasse 1, 4601 Olten, mit 1 gen. Dossier Erschliessungsplan (später) **(Einschreiben)**

Verkehrs-Club Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Postfach 804, 4501 Solothurn **(Einschreiben)**

Alpiq AG, Bahnhofquai 12, 4601 Olten **(Einschreiben)**

Lic. iur. Benno Mattarel, Rechtsanwalt und Notar, Postfach 1360, 4601 Olten **(Einschreiben)**

Dr. iur. Beat Ries, Rechtsanwalt, Bleichemattstrasse 43, 5001 Aarau **(Einschreiben)**

Amt für Verkehr und Tiefbau (rom) (z.Hd. Staatskanzlei zur Publikation im Amtsblatt: „Olten:

Genehmigung kantonalen Erschliessungsplan (Situationsplan 1:500) Aarburgerstrasse / Bahnhofquai, Abschnitt Gäubahnbrücke bis Bahnhofplatz“)

