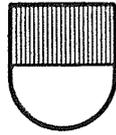


Nationale Plannungsstelle SOLOTHURN
6. JULI 1966
Akten Nr.



AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL
DES
REGIERUNGSRATES DES KANTONS SOLOTHURN

VOM

17. Juni 1966

Nr. 3168

Das Bau-Departement legte, gestützt auf § 11^{bis} des Gesetzes über das Bauwesen vom 10. Juni 1906/ 24. Mai 1964, den Strassenplan Bahnhofplatz Solothurn in der Zeit vom 2. August bis 2. September 1965 öffentlich auf. Der Plan umfasst den Bahnhofplatz und die Anschlüsse der Luzernstrasse, Dornacherstrasse und Rötistrasse sowie die Erschliessungsstrassen Waffenplatzstrasse, Niklaus-Konrad-Strasse und Hauptbahnhofstrasse.

Während der Auflagefrist gingen folgende Einsprachen ein:

1. Schweizerische Bundesbahnen, Kreis II, Luzern
2. Kreispostdirektion Basel
3. Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn
4. Gottlieb und Hans Vogt-Stiftung, Geschäftsstelle, Dornacherstrasse 35-39, Solothurn
5. Vogt-Schild AG., Buchdruckerei, Solothurn
6. Frau Ellen Fein-Eberhardt, Niklaus-Konradstrasse 30, Solothurn
7. Frau Dr. Rosa Schaad, Rötiquai 30, Solothurn, vertreten durch Rolf Altenburger, Architekt SIA, Rötiquai 30, Solothurn, und Rolf Altenburger für sich persönlich
8. Dr. med. W. Branschi, Kantonsarzt, Niklaus-Konrad-Strasse 28, Solothurn, für sich und seine Ehefrau
9. Frau Alice Lüthy-Meyer, Niklaus-Konrad-Strasse 20, Solothurn, vertreten durch Dr. Werner Fröhlicher, Fürsprech, Solothurn
10. Frl. Marie Meyer, Niklaus-Konrad-Strasse 24, Solothurn, und Frau Anna Cordes-Meyer, Zug, beide vertreten durch Dr. Werner Fröhlicher, Fürsprech, Solothurn
11. Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt, Postfach 740, 8022 Zürich
12. Direktion der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, Solothurn
13. Dr. jur. Fritz Hüsler, Fürsprech, Hauptgasse 65, Solothurn, für sich und im Namen von Paul Hüsler, Architekt, Solothurn
14. von Roll AG., Gerlafingen (Pensionskasse der Arbeiter und Hilfs- und Pensionskasse der Arbeiter und Angestellten)

15. Dr. med. G. von Arx, Arzt, Rötistrasse 1, Solothurn, vertreten durch Dr. J.F. Hunziker, Fürsprech, Hauptgasse 56, Solothurn.

Das Bau-Departement führte mit den Einsprechern Verhandlungen durch. Die Ergebnisse wurden protokolliert und den Beteiligten schriftlich bekanntgegeben.

In der Einsprache Nr. 3 der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn wurden verschiedene Fragen aufgeworfen, die die Grundlagen des Planes betrafen. Der Regierungsrat behandelte sie deshalb mit Beschluss Nr. 518 vom 28. Januar 1966 vorweg. Aenderungen des Planes ergaben sich daraus nicht.

Der Regierungsrat stellt fest und zieht in Erwägung:

1. Sämtliche Einsprecher sind als Eigentümer von Grundstücken im Planungsgebiet zur Einsprache legitimiert. Die Einsprachen sind rechtzeitig eingereicht worden. Es ist deshalb darauf einzutreten, soweit eine Abänderung oder die Nichtgenehmigung des Planes verlangt wird. Die Einsprache Nr. 12 (Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn) bezieht sich ausschliesslich und die Einsprachen Nr. 6 (Ellen Fein-Eberhardt), Nr. 9 (Alice Lüthy-Meyer), Nr. 10 (Marie Meyer und Anna Cordes-Meyer) und Nr. 14 (von Roll AG.) beziehen sich teilweise auf Entschädigungsfragen. Diese Fragen sind jedoch nicht im Plan-genehmigungs-, sondern im später durchzuführenden Entschädigungs-verfahren zu beurteilen. Auf diese Einsprachen ist deshalb, soweit Entschädigungsbegehren gestellt werden, nicht einzutreten. Sie sind als Rechtsverwahrungen für das spätere Entschädigungsverfahren vor-zumerken.
2. Im Gebiet des Bahnhofplatzes sollen in grosszügiger Weise Fuss-gängerunterführungen erstellt werden. Das Detailstudium hat ergeben, dass in der Hauptbahnhofstrasse die Aufgänge von der Unterführung als Fussgängerrampen ausgebildet werden könnten, die gegenüber den im aufgelegten Plan vorgesehenen Treppen verschiedene Vorteile hätten. Mit dieser Aenderung könnte gleichzeitig die Beanspruchung der Vorgärten der Häuserreihe zwischen der Rötistrasse und der Hauptbahnhofstrasse gemildert werden. Das Gebiet Hauptbahnhofstrasse-Niklaus-Konradstrasse (bis Rötistrasse) - Rötistrasse - Dornacher-strasse ist deshalb von der Plangenehmigung vorläufig auszu-

nehmen und neu zu bearbeiten; je nach dem Ergebnis ist für dieses Gebiet entweder ein neuer Plan aufzulegen oder der bisherige Plan dem Regierungsrat zur Genehmigung zu unterbreiten. Auf das genannte Gebiet beziehen sich die Einsprachen Nr. 9 (Frau Alice Lüthy-Meyer; Grundstück Nr. 1138), Nr. 11 (Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt; Grundstücke Nr. 1136 und 1137) und Nr. 15 (Dr. med. G. von Arx; Grundstück Nr. 1070). Die Behandlung dieser Einsprachen ist bis auf weiteres zu sistieren.

3. Von den Eigentümern der Gebäudereihe zwischen der Rötistrasse und der Waffenplatzstrasse stammen die Einsprachen Nr. 4 (Gottlieb und Hans Vogt-Stiftung; Grundstück Nr. 1667), Nr. 6 (Ellen Fein-Eberhardt; Grundstück Nr. 1665), Nr. 8 (Dr. med. W. Branschi; Grundstück Nr. 1666) und Nr. 10 (Marie Meyer und Anna Cordes-Meyer; Grundstück Nr. 1668).

Die Einsprecher Nr. 4 und 8 wenden sich gegen die im Bebauungsplan südlich der Hauptbaulinie vorgesehene Arkaden-Baulinie. Die Interessen des Strassenbaues werden durch die Hauptbaulinie gewahrt. Die Frage einer Arkaden-Baulinie ist architektonischer Natur und gehört deshalb zur Planungshoheit der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn. Gestützt auf § 11^{bis} des abgeänderten Baugesetzes kann der Kanton Baulinien nur soweit planen, als sie im Interesse des Strassenbaues liegen. Die Arkadenbaulinie ist deshalb aus dem Plan zu streichen. Die Einsprachen sind in diesem Sinne gutzuheissen.

Zur Einsprache Nr. 4 ist im weiteren folgendes zu bemerken: Eine Ueberdachung der Treppenaufgänge ist nicht beabsichtigt. Für die weiteren Begehren (direkter Anschluss vom unterirdischen Durchgang zum Untergeschoss des Gebäudes Nr. 26 und Anbringung eines Zeitungskioskes) besteht kein Rechtsanspruch der Einsprecherin. Sie sind jedoch bei der Detailprojektierung und im Entschädigungsverfahren zu prüfen.

Dass das Grundstück der Einsprecherin Nr. 6 durch den Ausbau des Bahnhofplatzes stark in Mitleidenschaft gezogen wird, ist nicht zu bestreiten. Die vorgesehene Breite der Fahrbahn lässt

sich jedoch aus verkehrstechnischen Gründen nicht reduzieren. Andere Lösungen für die Verkehrssanierung sind eingehend geprüft worden; sie würden jedoch zu noch stärkeren Eingriffen in privates Eigentum führen. Die Einsprache ist deshalb, soweit sie sich gegen den Plan richtet, abzuweisen und hinsichtlich der Entschädigungsfragen auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen.

In der Einsprache Nr. 8 wird beantragt, die Fussgängerunterführung sei so nach Westen abzdrehen, dass das Grundstück Nr. 1666 durch den Treppenaufgang nicht mehr beansprucht wird. Diesem Begehren soll bei der Detailprojektierung nach Möglichkeit entsprochen werden. Das weitere Begehren, die Parkplätze an der Niklaus-Konradstrasse seien auf der Nordseite statt der Südseite vorzusehen, soll bei der Detailprojektierung nochmals geprüft werden. Dabei haben in erster Linie die Behörden der Stadt Solothurn zu entscheiden, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Im heutigen Verfahren ist der Plan mit der südseitigen Anordnung der Parkplätze zu genehmigen.

In der Einsprache Nr. 10 wird angeregt, auf der Höhe der Niklaus-Konradstrasse eine Fussgängerüberquerung über die Rötistrasse und längs der Luzernstrasse einen Radweg vorzusehen. Beide Anregungen können nicht erfüllt werden. Ein Fussgängerstreifen über die Rötistrasse könnte durch die vorgesehene Lichtsignalanlage nicht gesteuert werden, da er zu nahe am Bahnhofplatz läge. Für besondere Radfahrerstreifen längs der Luzernstrasse würde das zur Verfügung stehende Land nicht ausreichen.

4. Die Einwendungen in der Einsprache Nr. 13 (Dr. Fritz und Paul Hüsler) wurden an den Einspracheverhandlungen besprochen. Es erübrigt sich deshalb, darauf nochmals im einzelnen einzugehen. Der Abbruch der Gebäude Waffenplatzstrasse Nr. 17 und 19 ist bei den Anforderungen, denen der Bahnhofplatz zu genügen hat (Durchgangsverkehr und Zubringerverkehr zum Bahnhof), leider nicht zu umgehen. Auch diese Einsprache ist somit abzuweisen.

Die Einsprache Nr. 14 (von Roll AG.; Grundstücke Nr. 1367 und 3195) richtet sich nicht direkt gegen das Projekt, sondern bezieht sich zur Hauptsache auf Entschädigungsfragen. Zu einzelnen Punkten ist folgendes zu bemerken:

Eine Verschiebung der Luzernstrasse nach Süden ist nicht möglich. Der SNB muss der nötige Platz belassen werden, da sie im Besitze einer Konzession des Bundes ist. Mit den Schweiz. Bundesbahnen wurde eingehend verhandelt; doch konnte nur die Abtretung eines Landstreifens von 2 m Breite erreicht werden. Dem Kanton steht gegenüber den Bundesbahnen kein Enteignungsrecht zu.

Die Baulinie auf dem Grundstück Nr. 1367 der von Roll AG ist nördlich der Luzernstrasse mit einem Abstand von 8 m vorgesehen. Ein solcher Baulinienabstand ist bei einer stark frequentierten Durchgangsstrasse gerechtfertigt. Eine Anpassung an städtebauliche Belange ist jedoch möglich. Dazu ist die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn zuständig. Der Regierungsrat würde sich einem speziellen Bebauungsplan der Einwohnergemeinde, der für das von Roll-Areal eine teilweise Vorverlegung der Baulinie an der Luzernstrasse um etwa 3 m vorsieht, nicht widersetzen.

Die in der Einsprache Nr. 1 (Schweiz. Bundesbahnen) erwähnten Ein- und Ausfahrten an der Luzernstrasse liegen nicht in dem vom Plan erfassten Gebiet. Gleichwohl erklärte sich das Bau-Departement bei den Einspracheverhandlungen bereit, dem Regierungsrat zu beantragen, den Schweiz. Bundesbahnen bei der Genehmigung des Strassenplanes folgendes zuzusichern:

- a) Ein- und Ausfahrt zwischen Güterschuppen und Freiverladeplatz
Die Ausfahrt wird durch eine Lichtsignalanlage mit Schwelle in beiden Richtungen gesichert. Die Einfahrt von Solothurn her ist jederzeit gewährleistet. Hingegen dürfte die Einfahrt von Zuchwil her bei starkem Verkehr erschwert sein. Der Verkehr von Solothurn nach Zuchwil wird jedoch durch die Lichtsignalanlage auf dem Bahnhofplatz phasenweise unterbrochen. Dadurch wird das Linksabbiegen von Zuchwil her auf das Bahngelände periodisch gesichert.
- b) Ausfahrt östlich des Freiladeplatzes
Auch hier ist eine Lichtsignalanlage mit Schwelle vorgesehen. Bei beiden Lichtsignalanlagen ist anzustreben, für Links- und für Rechtsabbieger getrennte Schwellen anzulegen. Dadurch könnte verhindert werden, dass beim Rechtsabbiegen der gesamte Verkehr auf der Durchgangsstrasse gesperrt wird.

Die Schweiz. Bundesbahnen haben mit Schreiben vom 10. Dezember 1965

unter dem Vorbehalt dieser Zusicherungen die Einsprache zurückgezogen. Den Zusicherungen wird hiermit zugestimmt. Damit gilt die Einsprache als zurückgezogen.

Zur Einsprache Nr. 2 (Kreispostdirektion Basel) ist zu bemerken, dass bei der Ausarbeitung des Planes die Bedürfnisse der PTT weitgehend berücksichtigt wurden. Durch den Ausbau des Bahnhofplatzes werden die Verhältnisse für die PTT an sich eher verbessert. Durch die zu erwartende starke Zunahme des Verkehrs wird sich die Situation dann allerdings wieder verschlechtern, was sich jedoch bei der ungünstigen Lage des Postamtes 2 nicht vermeiden lässt. Das Parkieren auf der Dornacherstrasse vor dem Postamt kann nicht gestattet werden. Dagegen steht dem blossen Anhalten während verkehrssamen Zeiten vorläufig nichts entgegen. Die Zu- und die Wegfahrt zu den Massen-Annahmeschaltern des Postamtes werden durch den Ausbau nicht aufgehoben. Die Bedienung der Häuser an den Hauptverkehrsstrassen mit den Zustellfourgons der PTT wird durch den Ausbau ebenfalls nicht verunmöglicht. Im übrigen handelt es sich hier um verkehrspolizeiliche Fragen, die mit der Genehmigung des Planes nicht entschieden werden. Für die Einsprache Nr. 5 (Buchdruckerei Vogt-Schild AG.) gilt ähnliches. Ein Linksabbiegeverbot bei der Einmündung der Berthastrasse in die Dornacherstrasse ist nicht vorgesehen. Ein Linksabbiegen dürfte allerdings bei starkem Verkehr schwierig sein. Die Verwendung von Handkarren auf der ausgebauten Dornacherstrasse ist nicht verboten, da es sich weiterhin um eine Gemischtverkehrsstrasse handelt. Auch hier geht es um verkehrspolizeiliche Fragen, die im Plangenehmigungsverfahren nicht zu entscheiden sind.

Die Einsprache Nr. 7 (Rosa Schaad und Rolf Altenburger; Grundstück Nr. 2732) richtet sich gegen die Abänderung der östlichen Einmündung des Rötiquais in die Waffenplatzstrasse. Die geplante Streckung der Kurve ist verkehrstechnisch richtig und deshalb im Plane beizubehalten. Sie wird beim gegenwärtigen Ausbau der Rötistrasse und ihrer Anschlüsse allerdings noch nicht ausgeführt. Die Einsprache ist abzuweisen.

5. Im übrigen gibt der Strassenplan zu keinen Bemerkungen Anlass. Er ist mit den genannten Vorbehalten zu genehmigen.

Demnach wird

beschlossen:

1. Es wird festgestellt, dass der Strassenplan "Ausbau des Bahnhofplatzes", Situation 1:500, gestützt auf § 11^{bis} des Baugesetzes öffentlich aufgelegt worden ist und dagegen 15 Einsprachen erhoben worden sind.
2. Ueber die Einsprachen wird wie folgt entschieden:
 - a) Die Einsprache Nr. 3 ist mit Beschluss Nr. 518 vom 28. Jan. 1966 behandelt worden.
 - b) Die Einsprache Nr. 1 wird zufolge Rückzuges als erledigt abgeschrieben.
 - c) Auf die Einsprachen Nr. 6, 9, 10, 12 und 14 wird, soweit sie sich auf Entschädigungsfragen beziehen, nicht eingetreten. Sie werden als Rechtsverwahrungen für das spätere Entschädigungsverfahren vorgemerkt.
 - d) Die Behandlung der Einsprachen Nr. 9, 11 und 15 wird sistiert (vgl. Ziff. 3a).
 - e) Die Einsprachen Nr. 4 und 8 werden im Sinne von Ziff. 3b teilweise gutgeheissen.
 - f) Im übrigen werden die Einsprachen, soweit darauf einzutreten ist, im Sinne der Erwägungen abgewiesen.
3. Der Auflageplan wird gestützt auf § 11^{bis} des abgeänderten Baugesetzes mit folgenden Vorbehalten genehmigt:
 - a) Das Gebiet, das von der Hauptbahnhofstrasse, der Niklaus-Konradstrasse (bis Rötistrasse), der Rötistrasse und der Dornacherstrasse umschlossen ist, wird von der Genehmigung vorläufig ausgenommen. Es ist neu zu bearbeiten.
 - b) Die Arkadenbaulinie auf der Südseite der Gebäude Niklaus-Konradstrasse Nr. 22-30 wird im Plan gestrichen.
4. Der Plan tritt mit der Publikation des Genehmigungsbeschlusses im Amtsblatt in Kraft. Er hat namentlich die in den §§ 16 und 18 des Baugesetzes umschriebenen Rechtswirkungen.
5. Das Kant. Tiefbauamt wird beauftragt, den bereinigten genehmigten Plan den interessierten Amtsstellen des Kantons und der Stadt zuzustellen.

Der Staatsschreiber:

Bau-Departement (4)

Kant. Tiefbauamt (4), mit Akten

Kant. Strassenbauinspektor (4)

Jur. Sekretär des Bau-Departementes (2)

Kant. Hochbauamt (2)

Kant. Planungsstelle (2)

Verkehrs-Departement (2)

Einsprecher Einschreiben

Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (2)

Hochbauamt der Stadt Solothurn (2)

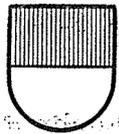
Tiefbauamt der Stadt Solothurn (2)

Kreisbauamt I, Solothurn (2)

Amtsblatt(Publikation folgenden Textes: "Der Strassenplan für den Ausbau des Bahnhofplatzes Solothurn wird gestützt auf § 11bis des Baugesetzes genehmigt. Ueber Vorbehalte orientiert der Genehmigungsbeschluss"

Gehört zu Plan A/107

Kantonale Planungsstelle SOLOTHURN
7. FEB. 1966
Akten Nr. 1/2



AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL
DES
REGIERUNGSRATES DES KANTONS SOLOTHURN

VOM
28. Januar 1966

Nr. 518

A. Das Bau-Departement legte, gestützt auf § 11 bis des Gesetzes über das Bauwesen vom 10. Juni 1906/24. Mai 1964, den Strassenplan Bahnhofplatz Solothurn in der Zeit vom 2. August bis 2. September 1965 öffentlich auf. Der Plan umfasst den Bahnhofplatz und die Anschlüsse der Luzernstrasse, Dornacherstrasse und Rötistrasse sowie die Erschliessungsstrassen Waffenplatzstrasse, Niklaus-Konrad-Strasse und Bahnhofstrasse.

Während der Auflagefrist erhoben die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn und 14 Grundeigentümer gegen den Plan Einsprache. Das Bau-Departement führte mit den Einsprechern Verhandlungen durch, deren Ergebnisse protokolliert und den Beteiligten schriftlich bekanntgegeben wurden.

In der Einsprache der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn werden verschiedene Fragen aufgeworfen, die die Grundlagen des Planes betreffen. Es rechtfertigt sich deshalb, diese Einsprache vorweg zu behandeln und über die andern erst in einem späteren Beschluss zu entscheiden.

B. Die Einwohnergemeinde Solothurn stellt in der Einsprache vom 2. September 1965, die als "vorsorglich" bezeichnet wird, folgende Begehren:

1. Es seien die verkehrsmässigen und städtebaulichen Interessen der Stadt Solothurn erneut zu prüfen und der vorliegende Plan den neuen Erkenntnissen insbesondere

hinsichtlich des für den Bahnhofplatz wichtigen Kontaktverkehrs anzupassen und nötigenfalls neu aufzulegen.

2. Es sei der im Gemeinderatsbeschluss vom 21. Juli 1964 enthaltene Vorbehalt der Reservierung des Grundstückes "Mühlebau Meyer" für ein Parkhaus im Verein mit den städtischen Behörden sicherzustellen.
3. Es sei in Verbindung mit den zuständigen Organen der SBB die Linienführung und Gestaltung der Fussgängerunterführung unter dem Bahnhofplatz so festzulegen, dass sie ihren Hauptfunktionen des Zu- und Wegganges zum Bahnhof gerecht zu werden vermöge. Bis zur endgültigen Bereinigung dieser wichtigen Fragen, die gegebenenfalls eine neue Auflage nötig mache, sei der heutige Plan nicht zu genehmigen.
4. Es sei der Plan auf die im Zeitpunkt der Beschlussfassung durch den Gemeinderat (21. Juli 1964) nicht vorliegenden Pläne für die innere Westtangente Süd (Dornacherplatz/Dornacherstrasse) abzustimmen und anzupassen und nötigenfalls neu aufzulegen. Unter allen Umständen müsse vor der Genehmigung des heutigen Planes in Uebereinstimmung mit der im Endausbau vorgesehenen 2. Ebene über der Dornacherstrasse der Bau einer 2. Ebene auch für den Bahnhofplatz vorgesehen und sichergestellt werden.

Zur Begründung verweist die Einwohnergemeinde auf eine Eingabe der Planungskommission der Stadt Solothurn vom 24. August 1965.

- C. Das Bau-Departement führte mit der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn zwei Einspracheverhandlungen durch. Bei der zweiten Verhandlung, an der auch Prof. Rolf Meyer, Zürich, Experte der städtischen Planungskommission, teilnahm, wurde ihr das Recht eingeräumt, die mündlichen Ausführungen

in einem schriftlichen Bericht zusammenzufassen. Die Einwohnergemeinde hat davon Gebrauch gemacht und am 29. November 1965 eine ergänzende Eingabe eingereicht. Darin beantragt sie die Einholung eines Gutachtens und hält im übrigen an den Begehren, die in der Einsprache formuliert sind, fest. Die Eingabe enthält eine einlässliche Begründung, auf die in den Erwägungen zurückzukommen sein wird.

Der Regierungsrat stellt fest und zieht in Erwägung:

1. § 11 bis Ziff. 1 des Gesetzes über das Bauwesen vom 10. Juni 1906/24. Mai 1964 bestimmt über die Auflage und Genehmigung von Plänen für Kantonsstrassen folgendes:

"Der Kanton regelt die Strassen- und Baulinien und die Zufahrtsverhältnisse der Kantonsstrassen durch Strassenpläne im Sinne von § 9 und § 10.

Das Bau-Departement legt den Strassenplan nach Anhören der beteiligten Gemeinden während 30 Tagen in den Gemeinden öffentlich auf. Die Auflage ist im Amtsblatt und in ortsüblicher Weise zu publizieren.

Innerhalb der Auflagefrist von 30 Tagen kann jedermann, der ein Interesse hat, beim Bau-Departement schriftlich und mit Begründung Einsprache erheben. Ueber Einsprachen, die nicht gütlich erledigt werden können, und über die Genehmigung des Planes entscheidet der Regierungsrat.

Gegen die Beschlüsse des Regierungsrates können die beteiligten Gemeinden innert 30 Tagen beim Kantonsrat Beschwerde führen."

Das Bau-Departement hat das in diesen Bestimmungen vorgeschriebene Verfahren eingehalten. Es hat auch die Stellungnahme der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn rechtzeitig eingeholt (vgl. unten Ziffer 3).

Die Einsprache der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn ist rechtzeitig eingereicht worden. Es ist deshalb darauf einzutreten.

2. Das Ingenieurbüro W. & J. Rapp AG, Basel, unterbreitete im Mai 1960 dem Bau-Departement ein erstes generelles Projekt über den Ausbau des Bahnhofplatzes. Im Jahre 1961 wurden Verkehrserhebungen durchgeführt, die eine Ueberarbeitung des Projektes notwendig machten. Im Auftrag des Departementes entwickelte das Ingenieurbüro Rapp das Projekt weiter und lieferte im März 1964 die "Vorschläge 1964" ab. Es fasste ihre wesentlichen Merkmale wie folgt zusammen:

1. Der Bahnhofverkehr wird vom fliessenden Durchgangsverkehr abgetrennt.

2. Der Bahnhofvorplatz ist für den privaten Verkehr aus allen Richtungen gut erreichbar. Er verfügt über die nötigen Standplätze für Taxis und Kurzparkierer. Die Ausfahrt nach allen Richtungen liegt auf der Höhe der Waffenplatzstrasse.

3. In den verkehrsarmen Nebenstrassen lassen sich ungefähr 100 Parkplätze einrichten.

4. Der Fussgängerverkehr wickelt sich, vom Motorfahrzeugverkehr nicht gestört, in einer unteren Ebene ab.

5. Die 14 Anlegeplätze für die Autobusse sind in zwei Gruppen nördlich und südlich des Platzes zusammengefasst.

6. Die SNB erreicht den Bahnhofplatz durch die Rötistrasse in Mittellage. Sie überquert die Strassenkreuzung und gelangt zur Endhaltestelle. Diese befindet sich ungefähr an der Stelle der heutigen Station; sie weist einen genügend langen Mittelperron auf.

7. Der bahnhofsfremde Durchgangsverkehr wickelt sich auf der Luzernstrasse, der Rötistrasse und der Dornacherstrasse ab, die durch eine T-förmige Kreuzung miteinander verbunden sind. Die Niklaus-Konradstrasse wird durch die Rötistrasse unterbrochen.

8. Der Verkehr wird, zumindest in den Spitzenstunden, durch Lichtsignale geregelt.

9. Die Platzanlage vermag den Motorfahrzeugverkehr gerade noch knapp aufzunehmen, der 1970 in den Spitzenstunden zu erwarten ist. Von den die ganze Innenstadt entlastenden Massnahmen (Weiterführung der N5, mittlere Westtangente, Osttangente) wird auch der Bahnhofplatz profitieren, sodass dann auf Jahre hinaus mit einer kleineren Belastung gerechnet werden kann. Auf Unterführungen für den Motorfahrzeugverkehr wurde deshalb verzichtet. Hingegen würde die Benützung eines Teilstückes der Niklaus-Konradstrasse und die Durchschneidung der Parzelle 1367 zu einer wesentlichen

Vergrößerung des eigentlichen Bahnhofvorplatzes mit späteren Erweiterungsmöglichkeiten führen.

10. Der vorgeschlagene Ausbau des Bahnhofplatzes verursacht den Abbruch von zwei Gebäuden an der Waffenplatzstrasse (Nr. 17 und 19) und eines Garagetraktes auf der Parzelle 1367. Der bauliche Aufwand hält sich in bescheidenem Rahmen, sodass es möglich sein sollte, den Bahnhofplatz bis zur Inbetriebnahme der Autobahn NI und des Anschlusstückes der N5 bis Zuchwil zur Aufnahme des zu erwartenden starken Verkehrs bereitzustellen."

Für die Ausgestaltung des Bahnhofvorplatzes legte das Ingenieurbüro die drei Varianten A, B und C vor, die sich durch die Aufstellung der Busse vor dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes, die Zufahrt zum Bahnhofplatz und durch die Fussgängerebene unterscheiden.

3. Das Bau-Departement unterbreitete die Planvarianten der Einwohnergemeinde Solothurn und den Schweiz. Bundesbahnen. Beide stimmten grundsätzlich dem Projekt Rapp, Variante C, zu.

Bei der Beratung im Gemeinderat standen auch zwei Varianten zur Diskussion, die vom Projekt Rapp wesentlich abwichen und von Prof. Rolf Meyer, Planungsexperte der Stadt Solothurn, ausgearbeitet worden waren. Diese Vorschläge hatten vor allem in der städtischen Planungskommission starke Beachtung gefunden. Der Gemeinderat beschloss jedoch am 21. Juli 1964 mit 22 gegen 4 Stimmen folgendes:

1. Für den Umbau des Bahnhofplatzes wird grundsätzlich dem Projekt des Ingenieurbüros W. und J. Rapp AG, Basel, Variante C. zugestimmt.

2. Da im Gebiet Hauptbahnhof/Schänzliareal in absehbarer Zeit weitere Parkplätze notwendig sind, muss auf dem Areal der Meyer & Co., Maschinenfabrik und Mühlebau, ein leistungsfähiges Parkhaus erstellt werden. Dieses Grundstück muss deshalb für diesen Zweck reserviert werden und ist in den vom Staate aufzulegenden Bebauungsplan aufzunehmen, worum in aller Form ersucht wird.

3. Die Ausarbeitung der Detailpläne, insbesondere derjenigen der Fussgänger-Unterführungen und der eigentlichen Gestaltung des Bahnhofplatzes, hat in Zusammenarbeit mit den Herren Stadtingenieur M. Roetheli und Stadtbaumeister Ch. Peter zu erfolgen."

Der Regierungsrat nahm mit Beschluss Nr. 4407 vom 15. September 1964 von dieser Stellungnahme Kenntnis und beschloss, den Ausbau des Bahnhofplatzes nach dem generellen Projekt Rapp, Variante C, weiter projektieren zu lassen und damit das Ingenieurbüro Emch & Berger in Solothurn zu beauftragen. Die von diesem Büro erstellte Situation 1 : 500 vom 18. Juni 1965 wurde vom Bau-Departement am 27. Juli 1965 als Auflageplan festgestellt und dem eingangs erwähnten Auflage- und Einspracheverfahren unterworfen. Auf eine nochmalige Einholung einer offiziellen Vernehmlassung der Einwohnergemeinde war im Einvernehmen mit dem Ammannamt der Stadt verzichtet worden, da der Auflageplan gegenüber der vom Gemeinderat gutgeheissenen Variante C des Projektes Rapp nur unwesentliche Abweichungen aufweist.

4. Die Einwohnergemeinde begründet in der Ergänzungseingabe vom 29. November 1965 die Tatsache, dass sie trotz der seinerzeitigen Zustimmung des Gemeinderates zur Variante C des Projektes Rapp Einsprache erhoben hat, damit, dass der aufgelegte Bebauungsplan teilweise nicht mehr der Variante C entspreche; teilweise trage er den Vorbehalten des Gemeinderates nicht Rechnung und schliesslich seien seither teilweise neue Verhältnisse eingetreten. Es ist zu prüfen, ob diese Einwände begründet sind.

Die Abweichung von der Variante C erblickt die Einwohnergemeinde darin, dass der Bebauungsplan vor dem Bahnhof keine Vorfahrt mehr vorsehe, wodurch in diesem wesentlichen Punkt die Situation für den Kontaktverkehr verschlechtert werde.

Dazu ist zu bemerken, dass die Vorfahrt weiter vorhanden ist. Der Unterschied besteht nur darin, dass die Wagen nach der Variante C längs und nach dem Bebauungsplan quer zum Trottoir vor dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes anhalten. Die Querstellung hat den Vorteil, dass fast dreimal so viele Wagen Platz haben. Im übrigen handelt es sich hier um eine Frage, die im Bebauungsplan nicht verbindlich, sondern nur im Sinne einer Richtlinie geregelt wird. Sollte die Einwohnergemeinde triftige Gründe für die Längsstellung haben, würde sich der Kanton nicht widersetzen.

Als Vorbehalte des Gemeinderates, denen der Bebauungsplan nicht Rechnung trage, wird in der Ergänzungseingabe der Einwohnergemeinde zunächst das Ersuchen des Gemeinderates in Ziff. 2 des zitierten Beschlusses vom 21. Juli 1964 angegeben, es sei das Grundstück Meyer & Co., Maschinenfabrik und Mühlebau, für ein leistungsfähiges Parkhaus zu reservieren und "in den vom Staat aufzulegenden Bebauungsplan aufzunehmen". In der Ergänzungseingabe wird dazu folgendes ausgeführt: "Der nun aufgelegte Plan erfüllt diese Bedingung nicht. Das ist rechtlich auch nicht möglich. Aus zwingenden praktischen Gründen muss aber unser Vorbehalt durch Reservierung dieses Grundstückes als Parkraum trotzdem erfüllt werden." Die von der Einwohnergemeinde anerkannte rechtliche Unmöglichkeit, im Strassenplan das Grundstück Mühlebau Meyer für ein Parkhaus zu reservieren, beruht darauf, dass der Kanton gestützt auf § 11 bis Ziff. 1 des abgeänderten Baugesetzes nur die Strassen- und Baulinien und die Zufahrtsverhältnisse der Kantonsstrassen regeln kann. Die Reservierung eines Grundstückes für ein Parkhaus ginge eindeutig über diese Zuständigkeit hinaus. Wenn der Kanton etwas, das rechtlich nicht möglich ist, nicht tut, kann ihm sicher kein Vorwurf gemacht werden. Neben diesem rechtlichen Einwand besteht aber auch ein tatsächlicher Hinsicht keine zwingende Notwendigkeit,

das genannte Grundstück für ein Parkhaus zu reservieren.

Wie weiter unten ausgeführt wird, bestehen für die Parkierung zahlreiche andere Möglichkeiten. Auch in städtebaulicher Hinsicht würde ein Parkhaus an diesem Ort kaum befriedigen. Es wird Sache der Einwohnergemeinde sein, hier die richtige Lösung zu finden.

Aus der Ergänzungseingabe der Einwohnergemeinde könnte geschlossen werden, der Staat habe auch den zweiten Vorbehalt des Gemeinderates, nämlich die Ausarbeitung der Detailpläne über die Fussgängerunterführung und die Gestaltung des Bahnhofplatzes in Zusammenarbeit mit den Herren Stadttingenieur Rötheli und Stadtbaumeister Peter, nicht eingehalten. Dem ist jedoch keineswegs so. Die Zusammenarbeit hat bereits sehr gut funktioniert und ist selbstverständlich auch für die Detailpläne vorgesehen. Der Staat ist an der intensiven Mitarbeit der Stadt interessiert, umsomehr als es sich zu einem grossen Teil um vorwiegend städtische und nicht kantonale Fragen handelt. Auch mit den Bundesbahnen wurden die nötigen Kontakte hergestellt. Ihre Vertreter haben darauf hingewiesen, dass wegen anderer dringlicher Vorhaben die Projektierungsarbeiten für die Neugestaltung des Aufnahmegebäudes des Hauptbahnhofes Solothurn in nächster Zeit kaum aufgenommen werden könnten. Sie seien jedoch mit der vorgesehenen Anlage der Fussgängerunterführung einverstanden und würden bei der späteren Projektierung eines neuen Aufnahmegebäudes darauf Rücksicht nehmen, was ohne jeden Nachteil möglich sei.

Die Einwohnergemeinde bezeichnet in ihrer Eingabe als "neue Verhältnisse", die seit der Stellungnahme des Gemeinderates eingetreten seien und sie zur Erhebung einer Einsprache veranlasst hätten, den Standort der neuen Hauptpost Solothurn, die Verlegung des Betriebes der Firma Mühlebau Meyer, das Bauprogramm für den Nationalstrassenanschluss

Zuchwil und das Projekt Rapp für den Ausbau der inneren Westtangente. Es ist zu untersuchen, ob hier tatsächlich Aenderungen eingetreten sind, die für den aufgelegten Strassenplan von wesentlicher Bedeutung sind:

a) Der Standort der neuen Hauptpost könnte für den vorliegenden Plan von Bedeutung sein, wenn er auf dem Bahnhofplatz vorgesehen würde, wie das bei den Vorschlägen von Arch. R. Meyer der Fall ist. Diese Frage ist eingehend geprüft worden. An einer Besprechung zwischen Vertretern der SBB und der PTT vom 27. Mai 1965 wurde übereinstimmend festgestellt: "Bahn- und postseits ist man sich darüber einig, dass das Projekt Meyer - Peter - Buser (querstehendes Postbetriebsgebäude unmittelbar östlich des Bahnhofes) aus post- und bahnbetrieblichen, aber auch aus baulichen und verkehrstechnischen Gründen nicht mehr weiter verfolgt werden sollte." Als neuer Standort steht zur Zeit denn auch das Areal der früheren Malzfabrik südlich des Bahnhofes im Vordergrund.

Aus der Eingabe der Einwohnergemeinde müsste übrigens geschlossen werden, der Staat habe zuzuwarten, bis die SBB und die PTT endgültige Beschlüsse gefasst hätten, und dann die Projekte für die Durchgangsstrassen nach diesen Beschlüssen zu richten. Eine solche Unterordnung der Interessen des Staates kann jedoch nicht akzeptiert werden und wird von den SBB und der PTT auch gar nicht verlangt. Die SBB haben, wie bereits erwähnt, der Variante C des Projektes Rapp zugestimmt und sich bereit erklärt, sich bei der Gestaltung des neuen Aufnahmegebäudes danach zu richten. Auch zwischen den Organen der PTT und des Kantons bestehen die nötigen Kontakte, und die PTT ist sich im klaren, dass sie beim neuen Postbetriebsgebäude auch die verkehrstechnischen Belange beachten muss.

b) Die Verlegung des Betriebes der Firma Meyer, Maschinenfabrik u. Mühlebau AG, ist nach der Eingabe der Einwohnergemeinde

sofern von Bedeutung, als der Eingriff in ihr Grundstück, welcher beim Projekt von Architekt Rolf Meyer nötig ist, nach der Betriebsverlegung weniger hart erscheine. Dazu ist zu bemerken, dass sich die Verlegung nur auf die Fabrikation, nicht aber auch auf die Büros bezieht. Zudem können die ehemaligen Fabrikationsräume zu andern Zwecken vermietet werden. Es ist deshalb wenig wahrscheinlich, dass die Verlegung eine wesentliche Reduktion der für den Erwerb der Liegenschaft zu leistenden Entschädigung zur Folge hätte. Auf eine Anfrage des Bau-Departementes hat die Firma Meyer erklärt, dass sie gegenwärtig nicht beabsichtige, ihre Liegenschaft zu veräussern.

(c) In der Eingabe der Einwohnergemeinde wird weiter ausgeführt, dass im Zeitpunkt des Entscheides des Gemeinderates die Meinung bestanden habe, der Ausbau des Bahnhofplatzes sei zeitlich absolut dringlich, da er zur Aufnahme des Verkehrsabflusses ab dem 1967 fertiggestellten Nationalstrassenanschluss Zuchwil zur Verfügung stehen müsse. Man sei daher der Auffassung gewesen, man müsse sich mit dem vorliegenden Projekt aus rein zeitlichen Gründen abfinden, auch wenn Verbesserungswünsche an sich angebracht wären. Seither habe sich ergeben, dass dieser Anschluss erst 1970/71 fertiggestellt sein werde.

Die beratende Kommission des Eidg. Departementes des Innern hat den Baubeginn für die Strecke Luterbach - Anschluss Zuchwil der Nationalstrasse N 5 auf 1969 festgesetzt. Dazu wird in einem Schreiben des Präsidenten dieser Kommission präzisiert, dass unter Baubeginn das Einsetzen der Zahlungen im grossen Ausmass zu verstehen sei und es somit praktisch bei der früheren Regelung bleibe, wonach im Jahre 1968 mit den Vorarbeiten begonnen werden könne. Nach dieser Auskunft ist damit zu rechnen, dass der Anschluss Zuchwil im Verlaufe des Jahres 1970 in Betrieb genommen werden kann, worauf dann ein grosser zusätzlicher Verkehr über den Bahnhofplatz Solothurn rollen

neutrale Bauzeit für den Ausbau des Bahnhofplatzes wird vom kantonalen Tiefbauamt auf 3 bis 4 Jahre berechnet, wobei vor allem für den Bau der unterirdischen Fussgängerebene viel Zeit beansprucht wird. Dazu kommen noch der Landerwerb und andere Vorbereitungsarbeiten. Mit den Arbeiten sollte deshalb möglichst rasch begonnen werden, wenn der Ausbau im Jahre 1970 beendet sein soll. Die zeitliche Dringlichkeit besteht somit nach wie vor. Uebrigens bestand bei den Organen des Staates nie die Meinung, das gewählte Projekt befriedige an sich nicht, müsse jedoch wegen der zeitlichen Dringlichkeit trotzdem verwirklicht werden.

d) Eine wesentliche Änderung erblickt die Einwohnergemeinde schliesslich darin, dass in der Zwischenzeit ein Projekt Rapp für den Ausbau der inneren Westtangente (Dornacherstrasse) abgeliefert worden sei. Darin sei für den Endausbau eine 2. Ebene in der Dornacherstrasse vorgesehen, welche Richtung Bahnhofplatz fortgesetzt werden müsste. Bevor die Möglichkeit der Fortsetzung dieser 2. Ebene abgeklärt worden sei, dürfe kein Präjudiz durch die Inkraftsetzung des heute vorliegenden Bebauungsplanes geschaffen werden.

Eine zweite obere Ebene (d.h. die Schaffung einer neuen Fahrbahn über der bisherigen) ist bei beiden Varianten ohne weiteres möglich, und zwar beim Projekt Rapp (Auflageplan) flüssiger und zweckmässiger als beim Vorschlag Meyer. In dessen ist eine zweite Ebene durch Errichten einer Hochstrasse im Gebiet des Bahnhofplatzes aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen gar nicht erwünscht. Das Problem muss verkehrstechnisch durch die Anlage von Tangentenstrassen gelöst werden. Wenn es gelingt, durch Tangentenstrassen allen "cityfremden" Verkehr abzuleiten, ist das von einem inneren Ring eingeschlossene "Citygebiet" viel zu klein, als dass zusätzlich Hochstrassen notwendig wären.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass seit der positiven Stellungnahme des Gemeinderates zum Projekt Rapp keine wesentlichen Änderungen eingetreten sind. Das Bau-Departement hat deshalb zu Recht auf die Einholung einer neuen Stellungnahme der Einwohnergemeinde verzichtet.

5. Die Einwohnergemeinde beantragt in der ergänzenden Eingabe vom 29. November 1965, vor dem Entscheid des Regierungsrates ein unabhängiges Gutachten über die Frage einzuholen, ob der Vorschlag Meyer oder der vorliegende Bebauungsplan rein sachlich unter allen zu berücksichtigenden Verkehrskriterien vorzuziehen seien. Eine Verzögerung des Verfahrens werde dadurch nicht eintreten, da alle für die Beurteilung der Gutachterfrage notwendigen Unterlagen vorlägen und ein sachkundiger Gutachter daher in kürzester Zeit seine Meinung bilden könne. Für die Einholung eines Gutachtens spreche auch und vorab folgende rechtliche Ueberlegung: Der vorliegende Bebauungsplan sei im Auftrag des Bau-Departementes ausgearbeitet worden. Antragstellendes Departement für den Entscheid des Regierungsrates über die Einsprache und den Bebauungsplan sei wiederum das Bau-Departement. Es sei rechtsstaatlich notwendig, dass eine andere Instanz als das am angefochtenen Entscheid massgebend beteiligte Departement bei der Antragstellung mitwirke.

Es wurde bereits unter Ziff. 4 lit. c dargelegt, dass die Genehmigung des Planes dringlich ist, wenn der Bahnhofplatz auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Nationalstrassenanschlusses Zuchwil ausgebaut sein soll. Die Einholung eines Gutachtens würde eine starke zeitliche Verzögerung bewirken. Schon die Wahl eines Experten, der von allen Beteiligten anerkannt würde, dürfte nicht einfach sein. Besonders schwierige Verhandlungen wären bei der Aufstellung der Expertenfragen und der Festlegung der für die Beurteilung massgebenden Kriterien zu erwarten. Wie weit wären z.B. die finanziellen

Auswirkungen zu berücksichtigen? Muss die 2. Ebene sichergestellt werden? Sind definitive Beschlüsse der SBB und der PTT abzuwarten? Ist für den Kontaktverkehr zum Bahnhof das südlich des Bahnhofes liegende Gelände mitzuberücksichtigen?

Ist beim Projekt Rapp die vom kantonalen Hochbauamt gearbeitete städtebauliche Lösung, auf die noch näher einzugehen ist (vgl. unten Ziff. 7), einzubeziehen? Diese und zahlreiche weitere Fragen müssten im Einvernehmen zwischen Kanton und Einwohnergemeinde beantwortet sein, bevor der Experte die Arbeit aufnehmen könnte. Die Ausarbeitung des Gutachtens selber würde ohne Zweifel längere Zeit beanspruchen, da nur eine gründliche und einlässlich belegte Untersuchung überhaupt von Nutzen wäre. Weitere Zeit könnte nachher bei der Diskussion über das Gutachten und der Stellung und Behandlung allfälliger Ergänzungsfragen verloren gehen. Schliesslich ist zu beachten, dass in der Ergänzungseingabe der Stadt nicht nur die Einholung eines Gutachtens verlangt, sondern zudem die Auffassung vertreten wird, der durch das Bau-Departement aufgelegte Bebauungsplan dürfe durch den Regierungsrat nur genehmigt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt seien:

- a) Reservierung des Areals Mühlebau Meyer als Parkraum (Seite 2 der Eingabe);
- b) "genügende" (d.h. offenbar "definitive") Abklärung des Standortes des Postgebäudes (Seite 2);
- c) definitive Entschlüsse der SBB über die Neugestaltung des Aufnahmegebäudes des Hauptbahnhofes Solothurn (Seite 3);
- d) Abklärung der Frage einer zweiten Ebene für die Dornacherstrasse und den Bahnhofplatz (Seite 4).

Würde das in der Eingabe verlangte Gutachten eingeholt und für den aufgelegten Plan positiv ausfallen, so könnte dieser

also noch lange nicht genehmigt werden, da voraussichtlich weder die PTT, noch die SBB, noch die städtische Planungskommission die erwähnten Probleme innert kurzer Frist verbindlich und definitiv abklären könnten und auch der Staat die Forderung, es sei das Areal Mühlebau Meyer als Parkraum zu reservieren, nicht erfüllen kann.

Würde der Eingabe der Stadt Folge geleistet, so entstünden Verzögerungen von mehreren Jahren. Die Verantwortung dafür kann vom Regierungsrat nicht übernommen werden. Die Einholung eines Gutachtens ist auch deshalb abzulehnen, weil bereits gründliche Untersuchungen durchgeführt worden sind und die Vorzüge des Projektes Rapp gegenüber dem Vorschlag Meyer eindeutig sind (vgl. unten Ziff. 6 und 7).

Auch die "rechtsstaatlichen" Argumente, welche die Einwohnergemeinde für die Einholung eines Gutachtens anführt, überzeugen nicht. Es ist nicht einzusehen, weshalb der Regierungsrat nicht in der Lage sein sollte, sich über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten selber ein Bild zu machen. Im übrigen könnte mit der gleichen Argumentation verlangt werden, dass der Regierungsrat auch bei jeder andern Einsprache, die einen durch das Bau-Departement aufgelegten Plan betrifft, ein Gutachten einholt. Ähnlich würde es sich verhalten, wenn eine Gemeinde einen Plan auflegt und die Einsprachen durch ihre Organe behandeln lässt. Schliesslich ist zu bedenken, dass der Gemeinderat nach § 11 bis Ziff. 1 Abs. 4 des Baugesetzes gegen den Entscheid des Regierungsrates über den vorliegenden Bebauungsplan innert 30 Tagen beim Kantonsrat Beschwerde führen kann. Es besteht somit eine von der Verwaltung unabhängige Instanz, die im Beschwerdefall zu entscheiden hat.

6. Das Projekt Meyer, das in der ergänzenden Eingabe der Stadt in den Vordergrund gestellt wird, unterscheidet sich vom Auf-

lageprojekt in der Hauptsache dadurch, dass die Durchgangsstrasse von Zuchwil her zum Hauptbahnhof nicht geradlinig, sondern in einem Bogen durch das von Roll-Areal, die Niklaus-Konradstrasse und die Rötistrasse geführt wird. Dadurch entsteht nordöstlich des Aufnahmegebäudes des Hauptbahnhofes ein Vorplatz, der fast doppelt so gross ist als beim aufgelegten Projekt.

In der ergänzenden Eingabe wird dargelegt, dass bei einem Bahnhofplatz die Funktion Kontaktverkehr (bahnhofgebundener Verkehr) den Vorrang vor der Funktion Durchgangsverkehr habe. Es wird auf die Schrift "Gesichtspunkte zur Gestaltung von Bahnhofvorplätzen" (Köln a. Rh./Frankfurt a.M. 1961, herausgegeben von der Deutschen Bundesbahn und dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe) verwiesen. Darin wird u.a. ausgeführt, die Hauptaufgabe des Bahnhofvorplatzes sei es, den Verkehr zwischen Eisenbahn und Strasse zu vermitteln. Da der Durchgangsverkehr den Bahnhofvorplatz in unverwünschter Weise belaste und die Abwicklung des Bahnhofzielverkehrs störe, sei er nach Möglichkeit vom Vorplatz fernzuhalten. Der Abstand einer Strasse vom Empfangsgebäude müsse so gross sein, dass genügend Fläche für die Anlage des Bahnhofvorplatzes vor dem Empfangsgebäude zur Verfügung stehe. In der Schrift wird dieser Abstand mit mindestens 25 bis 30 m angegeben.

In der ergänzenden Eingabe der Stadt wird sodann auf die Planungen für die Städte St. Gallen und Baden verwiesen, wo der Bahnhofplatz vom durchgehenden Verkehr radikal entlastet werde. Beim Bahnhofplatz Solothurn müsse davon ausgegangen werden, dass die Region, welche heute 68'000 Einwohner zähle, im Zeitraum 2020 bis 2060 160'000 Einwohner zählen werde. Der bahnggebundene Verkehr werde in Zukunft mehr zunehmen als der durchgehende Verkehr. Diesen Entwicklungen müsse die Planung des Bahnhofplatzes Rechnung tragen. In

dieser Hinsicht müsse zum aufgelegten Projekt festgestellt werden:

a) dass es schon heute keine Vorfahrt aufweise;

b) dass es schon heute eine für den Kontaktverkehr viel zu geringe Zahl von Parkplätzen für Kurzparkierer (30) aufweise;

c) dass es den Durchgangsverkehr zu nahe am Aufnahmegebäude SBB vorbeiführe;

d) dass es für die in Zukunft mit Sicherheit zunehmende Zahl der öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Postauto) keine Reserve aufweise.

Zu diesen Einwänden ist folgendes zu bemerken:

zu a)

Die Frage der Vorfahrt ist bereits unter Ziff. 4 behandelt worden. Der Regierungsrat ist bereit, berechtigten Wünschen der Stadt Rechnung zu tragen.

zu b)

Da die Durchgangsstrasse durch Personenunterführungen durchquert wird, ist es nicht nötig, sämtliche Parkplätze für Kurzparkierer auf den Bahnhofvorplatz anzulegen, sondern es können auch die Parkplätze in der Umgebung einbezogen werden. Auf Möglichkeiten zur Schaffung weiteren Parkraumes, die beim aufgelegten Projekt bestehen, wird noch hingewiesen werden.

zu c)

Beim aufgelegten Plan ist die Durchgangsstrasse vom Aufnahmegebäude etwas mehr als 25 m entfernt. Die in der erwähnten deutschen Abhandlung aufgestellte Bedingung, der Abstand habe mindestens 25 bis 30 m zu betragen, wird somit gerade noch erfüllt. Beim Projekt Meyer misst der Abstand rund 85 m.

Werden jedoch die vorgesehene Gebäudezeile und die Station der SNB ausser Betracht gelassen, reduziert er sich auf 45 m. Es ist wiederum zu beachten, dass der Kontaktverkehr dank der Erstellung von Personenunterführungen nicht auf

den eigentlichen Bahnhofvorplatz beschränkt ist, sondern sich zu einem wesentlichen Teil in der näheren Umgebung abwickeln kann.

zu d)

Der Platz, der für die Aufstellung öffentlicher Verkehrsmittel (Bus, Postauto) zur Verfügung steht, ist beim Projekt Meyer nicht grösser als beim aufgelegten Plan. Dass bei diesem keine Reserven vorhanden seien, trifft nicht zu. Zudem können die Fahrpläne so ausgestaltet werden, dass die Anhaltstellen noch bedeutend besser ausgenützt werden.

Beim Projekt Meyer ist auf dem Bahnhofvorplatz das Postbetriebsgebäude vorgesehen. Dieses zöge ohne Zweifel einen grossen, zusätzlichen Verkehr an, der den Bahnhofvorplatz beansprucht. Das grössere Platzangebot beim Projekt Meyer würde dadurch weitgehend illusorisch.

Auffallend ist, dass in der ergänzenden Eingabe der Stadt kein Wort von der Erstellung eines Bahnhofvorplatzes auf der Südseite des Bahnhofes gesagt wird. Auf der Südseite befinden sich noch grössere unüberbaute Grundstücke, die für den Kontaktverkehr zum und vom Bahnhof verwendet werden könnten. Aus einer Aufstellung des kantonalen Tiefbauamtes geht hervor, dass die Einwohner der engeren und weiteren Region Solothurn mit dem privaten Motorfahrzeug und Kontaktverkehr zum Bahnhof Solothurn wie folgt auf der Nord- oder Südseite des Bahnhofes suchen:

	<u>Nordseite</u>		<u>Südseite</u>	
	1960	2040/60	1960	2040/60
engere Region (nur auf Solothurn angewiesen)	18'414	32'480	10'600	25'700
weitere Region (Ortschaften, denen weitere Bahnstationen zur Verfügung stehen)	20'968	65'770	16'922	36'050
Total	39'382	98'250	27'522	61'750

Aus dieser Aufstellung geht hervor, dass ungefähr 2/5 des Kontaktverkehrs natürlicherweise auf die Südseite entfallen würde. Dieser Anteil liesse sich sogar noch vergrössern. So ist beispielsweise die Gemeinde Bellach, für die im Jahre 2040/60 mit 12'885 Einwohnern gerechnet wird, in der Aufstellung ganz auf der Nordseite eingesetzt, trotzdem nach der Erstellung der mittleren Westtangente der Verkehr von Bellach nach dem Hauptbahnhof zur Hauptsache über die Kreuzung Dreibeinskreuz und die Bürenstrasse gehen wird, so dass der Anschluss an die Bahnhofsüdseite ohne weiteres möglich wäre. Auch bei der Gemeinde Derendingen ist weitaus der grösste Teil für die Bahnhofsnordseite gerechnet, trotzdem auch hier an die Südseite angeschlossen werden könnte. Die städtische Planungskommission, welche die Sicherung des Kontaktverkehrs mit dem Bahnhof mit Recht als sehr wichtiges Anliegen erachtet, sollte demnach auch der Bahnhofsüdseite unbedingt die nötige Beachtung schenken.

Von wesentlicher Bedeutung ist auch der Unterschied in den Kosten der beiden Projekte. Nach einer Aufstellung des kantonalen Tiefbauamtes, die mit einer Berechnung des städtischen Tiefbauamtes im wesentlichen übereinstimmt, betragen die Gesamtkosten bei den beiden Projekten

	<u>Auflageprojekt</u>	<u>Projekt Meyer</u>
a) bei günstigen Land- und Gebäudepreisen	4'750'000	10'100'000
b) bei realistischen Land- und Gebäudepreisen	5'200'000	11'750'000

Die Kosten des Projektes Meyer betragen also bei günstigen Landerwerbspreisen Fr. 5'350'000 mehr als beim aufgelegten Projekt. Bei Landpreisen, die nach der Praxis der Schätzungskommission erwartet werden müssen, erhöhen sich die Mehrkosten auf Fr. 6'550'000.--. In diesem Betrag ist die Unterführung Schänzli-

den Strasse, die beim Projekt Meyer von Anfang an nötig ist und Mehrkosten von 1,3 Mio. Franken verursacht, inbegriffen. Dem Staat selbst fehlen jetzt und später die Mittel, Mehrkosten von rund 6,5 Mio. Franken für den im Projekt Meyer vorgeschlagenen Ausbau mitzutragen.

Die Uebernahme eines solchen Mehrbetrages könnte überhaupt nur in Frage kommen, wenn das Projekt Meyer wesentliche Vorteile aufwiese. Das ist jedoch weder in verkehrstechnischer noch in städtebaulicher Hinsicht der Fall. Die verkehrstechnische Seite ist bereits behandelt worden, während auf die städtebaulichen Belange unter Ziff. 7 eingegangen wird.

Auch aus rechtlichen Ueberlegungen muss das Projekt Meyer abgelehnt werden. Mit beiden Projekten sind wesentliche Eingriffe in das private Eigentum nötig, beim Projekt Meyer jedoch bedeutend umfangreichere als beim Auflageprojekt. Bei jenem werden 8'471 und bei diesem 4'102 m² Land beansprucht. Beim Projekt Meyer müssen 7 Häuser und 28 Garagen, beim Auflageprojekt jedoch nur 2 Häuser und 7 Garagen abgebrochen werden. Mit der Genehmigung des Bebauungsplanes wird für die im Plan enthaltenen Strassen das Enteignungsrecht erteilt. Es ist ein unbestrittener Grundsatz des Enteignungsrechtes, dass die Enteignung nur so weit gewährt werden darf, als dies zur Erfüllung öffentlicher Zwecke nötig ist. Wenn nun bei dem einen Projekt die Beanspruchung privater Rechte mehr als doppelt so gross ist als beim andern, könnten die Plangenehmigung und damit die Erteilung des Enteignungsrechtes für das erste Projekt nur in Frage kommen, wenn es gegenüber dem zweiten auf andern Gebieten wesentliche Vorteile aufwiese. Dies ist jedoch beim Projekt Meyer nicht der Fall.

7. Zu den städtebaulichen Belangen wird in der ergänzenden Eingabe der Stadt ausgeführt, dass jeder Bahnhofplatz ein städtebau-

öffentliches Zentrum sei. Der heutige Bahnhofplatz Solothurn habe durch Bäumplantzen und durch den östlichen quergestellten Häuserblock eine Platzwirkung. Der projektierte Bebauungsplan beseitige Bäumplantzen und reisse den Platz nach Osten auf, womit eine vorhandene städtebauliche Wirkung und Funktion des bisherigen Bahnhofplatzes zerstört werde.

Das Planungsrecht des Kantons nach § 11 bis des Baugesetzes bezieht sich nur auf die Strassen- und Baulinien und die Zufahrtsverhältnisse der Kantonsstrassen. Der Kanton kann somit städtebauliche und architektonische Fragen nicht direkt regeln. Das will aber nicht heissen, dass in einem Strassenplan für Kantonsstrassen nicht auch die städtebaulichen Aspekte angemessen zu beachten wären. Der Plan muss nicht nur die verkehrstechnischen Belange befriedigend lösen, sondern muss nach Möglichkeit auch auf die städtebaulichen Belange Rücksicht nehmen. Es ist deshalb eingehend zu prüfen, ob die Auffassung der städtischen Planungskommission, der aufgelegte Plan trage diesen Belangen nicht genügend Rechnung, begründet ist.

Die städtische Planungskommission hat offensichtlich nicht eingehend geprüft, wie die städtebaulichen Fragen beim aufgelegten Strassenplan gelöst werden können. Im Auftrag des Bau-Departementes hat deshalb das kantonale Hochbauamt Studien ausgearbeitet, aus denen hervorgeht, dass sich die städtebaulichen Probleme einwandfrei lösen lassen.

Die Studien des kantonalen Hochbauamtes beruhen auf folgenden Ueberlegungen:

- a) Es ist ein wesentlicher städtebaulicher Vorteil der Stadt Solothurn, dass zwischen der Altstadt und den neuen Quartieren weitgehend ein Grüngürtel erhalten geblieben ist. Dieser besteht zum Teil auch noch vom Rollhafen abwärts beidseits der Aare. Bis zum Ausbau der Rötistrasse bildeten auch die beidseits der Strasse stehenden Alleebäume einen Grünzug bis

zum Hauptbahnhof. Beim Ausbau der Rötistrasse ist es nicht möglich, den bisherigen Zustand wieder herzustellen. Durch eine weitsichtige Städteplanung lässt sich jedoch erreichen, dass auf der ganzen Ostseite der Rötistrasse ein breiter Grünstreifen entsteht. Die grosszügige Grünanlage, die auf diese Weise geschaffen werden könnte, würde mit der Freifläche des Schänzliareals und mit der Altstadt in optischer Verbindung stehen. Dem in Solothurn ankommenden Besucher öffnete sich nach Verlassen der Fussgängerunterführung in einladender Weise der Blick auf die ganze Stadt.

In diesem Sinne sieht die Studie des kantonalen Hochbauamtes auf der Ostseite der Rötistrasse zwischen Hauptbahnhof und Aare einen breiten Grünstreifen vor. Damit würde ein eigentlicher grosszügiger Bahnhofplatz geschaffen. Die für das von Roll-Areal vorgeschlagene eingeschossige Ueberbauung mit aufgesetzten zweigeschossigen Baukörpern und einem abschliessenden sieben-geschossigen Hochbau ergibt sowohl von Westen als auch von Osten ein gutes Strassenbild, ohne dass die bestehenden von Roll-Bauten entwertet würden.

Als Vervollständigung der städtebaulichen Konzeption liesse sich die Häusergruppe an der Aare östlich der Rötistrasse bei einer Gesamtanierung zu einem markanten Baukörper umgestalten, der als Brückenkopf wirken würde. Nach der Studie des Hochbauamtes erhielt der neugeschaffene Bahnhofplatz so nach Norden einen visuellen Abschluss. Mit diesem Brückenkopf, dem Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofes und dem von Roll-Hochbau würden die nötigen Akzente gesetzt, und es entstünde eine grosszügige, weiträumige und neuzeitliche städtebauliche Lösung.

- b) Aus der Studie des Hochbauamtes geht hervor, dass es möglich ist, auf dem Niveau der Personenunterführung - also ohne Inanspruchnahme von Nutzfläche über Terrain - rund 500 Parkplätze zu schaffen und diese auf einfache Weise mit den unterirdischen

Fussgängerwegen in Verbindung zu bringen. Der eine Einstellraum (mit 209 Parkplätzen) ist zwischen Rötistrasse und Waffenplatzstrasse mit Einfahrt von der Waffenplatzstrasse her und der andere (mit 255 Parkplätzen auf zwei Ebenen) längs der Nordseite des von Roll-Areals mit Einfahrten von der Niklaus-Konrad-Strasse her vorgesehen. Beide lassen sich entsprechend den Bedürfnissen in Etappen verwirklichen, ohne dass die übrige Nutzung der betroffenen Grundstücke geschmälert werden muss.

c) Das Hochbauamt hat die bauliche Ausnutzung im Gebiet Rötistrasse - Waffenplatzstrasse - von Roll-Areal untersucht und dabei für einzelne Grundstücke Ausnutzungsziffern festgestellt, wie sie für eine neue Ueberbauung nicht mehr in Frage kommen könnten. Die Gebäude Nrn. 13, 15, 17 und 19 (Renferhäuser) auf der Ostseite des südlichen Teiles der Waffenplatzstrasse weisen Ausnutzungsziffern zwischen 2,5 und 3,5 auf. Die Nutzung der übrigen Gebiete liegt zwischen 0,9 und 1,6. Ausnutzungsziffern, die den Wert von 1,0 übersteigen, können nach der bisherigen Praxis bei der Genehmigung von Bebauungs- und Zonenplänen nur noch zugelassen werden, wenn durch spezielle Bebauungspläne alle städtebaulichen und nachbarrechtlichen Fragen einwandfrei gelöst werden.

Nach der Ueberbauungsstudie des kantonalen Hochbauamtes lässt sich das Gebiet zwischen Rötistrasse, Waffenplatzstrasse, Niklaus-Konrad-Strasse und Luzernstrasse bezogen auf die Grundstückflächen vor dem Strassenausbau immer noch mit fast 1,5 nutzen. Das von Roll-Areal (Grundstücke 3195 und 1367 zusammengefasst) hat immer noch eine Nutzung von 1 bis 1,1. Der nach drei Seiten freie Brückenkopf erlaubt sogar eine Nutzung, die über 2 liegen kann. Voraussetzung für solch hohe Nutzungen ist wie schon erwähnt eine zusammenhängende, in einem speziellen Bebauungsplan verbindlich festgelegte Konzeption, wobei eine gegenseitige Rücksichtnahme bei der architektonischen Gestaltung der Baukörper eine Grundbedeutung ist.

Die Nutzflächen der gesamten, in der Studie des Hochbauamtes vorgesehenen Ueberbauung ergeben nach den VSS-Normen einen Bedarf von 302 Parkplätzen. Da nach der Parkplatzkonzeption gemäss lit. b die Erstellung von 464 Parkplätzen möglich ist, beträgt die Reserve für Bahnbenützer und für anschliessende Gebiete 162 Plätze. Mit Rücksicht darauf, dass bei erheblicher Zunahme der Wohnbevölkerung die öffentlichen Verkehrsbetriebe (Bus) ihre Fahrzeuge in kürzeren Abständen einsetzen müssen, ist eine teilweise Verlagerung von privatem Verkehr auf öffentliche Verkehrsmittel zu erwarten. Aus diesem Grund dürften die vorgesehenen Parkplätze selbst bei einer Verdoppelung der Einwohnerzahl für die Nordseite des Hauptbahnhofplatzes genügen.

Die in der Studie des Hochbauamtes vorgeschlagenen Hochbauten und die unterirdischen Parkbauten lassen sich in Etappen ausführen.

Im vorliegenden Verfahren ist nicht endgültig zur Studie des kantonalen Hochbauamtes Stellung zu nehmen. Zweck dieser Studie war vor allem, zu zeigen, dass bei der Strassenführung nach dem aufgelegten Bebauungsplan eine gute städtebauliche Lösung möglich ist. Welche städtebauliche Konzeption weiter zu verfolgen ist, muss von den zuständigen Organen der Stadt entschieden werden.

Wird das Projekt Meyer mit dem aufgelegten Strassenplan und der Studie des kantonalen Hochbauamtes verglichen, so lässt sich folgendes feststellen:

- a) Bahn und Durchgangsstrasse sind zwei Verkehrsträger, die auf ihre Nachbarschaft lärmstörend einwirken. Werden in überbautem Gebiet beide Verkehrsträger unmittelbar nebeneinander gelegt, wie das beim aufgelegten Plan der Fall ist, so ist das besser, als wenn sie durch Wohn- oder Geschäftszonen getrennt werden. Die im Projekt Meyer vorgeschlagene Zufahrt von Zuchwil her durchschneidet das von Roll-Areal und benützt teilweise die

Niklaus-Konrad-Strasse. Sie schiebt die Lärmzone nach Norden in die Wohn- und Geschäftszone hinein. Bestehende Liegenschaften werden entwertet und die Nutzung der freibleibenden Grundstücke stark beeinträchtigt, ohne dass sich dieser Eingriff als zweckmässig oder notwendig erweist.

b) Der motorisierte ortsunkundige Verkehrsteilnehmer findet sich im Stadtverkehr nur mit Mühe zurecht, wenn die optisch richtige Führung des Verkehrs vernachlässigt wird. Er sollte so selbstverständlich geführt werden, dass er die volle Aufmerksamkeit dem Verkehr zuwenden kann und nicht gezwungen ist, ständig nach Hinweistafeln und Wegweisern Ausschau zu halten. Die Führung der Strasse von Zuchwil her ist beim Projekt Meyer wegen der schiefen Einmündung in den Bahnhofplatz optisch ungünstig, während sie beim aufgelegten Strassenplan logisch und natürlich erscheint.

c) Es ist unbestritten, dass dem Kontaktverkehr die nötige Beachtung geschenkt werden muss. Da der grösste Teil der Bahnbenützer die Bahnsteige unter Niveau erreicht, ist jedoch nicht einzusehen, warum sich der Kontakt nördlich des Bahnhofes ausschliesslich auf dem Platz unmittelbar vor dem Aufnahmegebäude abzuwickeln hat und nicht in die untere Ebene verlegt werden kann. Die Vertreter der SBB haben sich bei einer Besprechung bereit erklärt, die Einnehmerei des Aufnahmegebäudes später auf das Niveau der Fussgängerunterführung zu verlegen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass sich der Kontakt zur Hauptsache in der unteren Ebene abspielen wird.

Bei der Studie des kantonalen Hochbauamtes kann vor der Erstellung der unterirdischen Parkebenen z.B. ein zusätzlicher Taxistandplatz ausserhalb des Bahnhofvorplatzes errichtet werden; durch eine Gegensprechanlage kann der Kunde das Fahrzeug nach der Vorfahrt vor dem Aufnahmegebäude rufen. Es stellt weder

städttebaulich noch ästhetisch eine Bereicherung dar, wenn der Platz vor einem Bahnhof durch eine möglichst grosse Zahl stehender Autos, Omnibusse und Fahrzeuge der SNB überstellt ist, wie das beim Projekt Meyer erwartet werden müsste.

d) Der im Projekt Meyer vorgesehene Bahnhofplatz trägt der einmaligen Situation der Stadt Solothurn nicht Rechnung. Er ist einseitig auf den Kontaktverkehr ausgerichtet und verlegt davon möglichst viel auf den Platz unmittelbar vor dem Aufnahmegebäude. Im Vergleich zur Studie des Hochbauamtes ist er unorganisch und wirkt verkrampft. Anstelle der mit grossen Mehrkosten erstrebten idealen Platzgestaltung entstünde ein öder Abstellplatz für ruhende Verkehrsmittel. Die schleifende Einmündung der Durchgangsstrasse von Zuchwil her hat nicht nur den erwähnten verkehrstechnischen Nachteil, sondern beeinträchtigt auch die ästhetische Wirkung des Platzes.

e) Die in der Studie des Hochbauamtes vorgesehenen unterirdischen Parkebenen haben gegenüber dem in der Einsprache der Stadt verlangten Parkhaus wesentliche Vorteile. Insbesondere beanspruchen sie keine wertvolle Nutzfläche. Das Parkhaus auf dem Areal Mühlebau Meyer würde die Bildung der vom Hochbauamt vorgeschlagenen Grünfläche östlich der Rötistrasse verunmöglichen und kaum eine ästhetische Bereicherung darstellen. Bei Verwirklichung des Projektes Meyer würde das genannte Areal ausserdem zu klein, als dass ein Parkhaus noch wirtschaftlich wäre. Die Rampananlage benötigt nämlich je Stockwerk praktisch gleich viel Fläche ganz gleichgültig, ob je Stock 40 oder 200 Wagen abgestellt werden können.

8. In der ergänzenden Eingabe vom 29. November 1965 verweist die Einwohnergemeinde auf eine Skizze von Prof. R. Meyer, nach der vorläufig nur eine erste Etappe seines Projektes, nämlich die Einführung der Luzernstrasse durch das von Roll-Areal und die Niklaus-Konrad-Strasse in die Rötistrasse, verwirklicht würde,

während der Bahnhofplatz noch unverändert bliebe, bis die Platznutzungsfragen (mit Einschluss der Fragen SBB und PTT) abgeklärt wären. Die Einwohnergemeinde ist der Auffassung, dadurch könne die für 1970/71 notwendige erhöhte Leistungsfähigkeit des Anschlusses Rötistrasse - Luzernstrasse an den Nationalstrassenanschluss Zuchwil herbeigeführt werden, ohne dass die Ausbaumöglichkeiten des Bahnhofplatzes für alle Zeiten verbaut seien.

Dieser neue Vorschlag ist keine wirkliche Alternative. Die erste Etappe würde nämlich bereits alle wesentlichen Merkmale des Projektes Meyer, nämlich die Durchschneidung des von Roll-Areales und die Einführung in die Niklaus-Konrad-Strasse enthalten und liesse sich überhaupt nur rechtfertigen, wenn man dem Projekt Meyer auch im übrigen zustimmte. Damit müssten aber auch die aufgezählten andern Nachteile des Projektes Meyer (Mehrkosten, übermässige Eingriffe ins private Eigentum usw.) in Kauf genommen werden.

Der Vorschlag ist auch verkehrstechnisch nicht tragbar. Die Verkehrsverhältnisse würden dort, wo sie am prekärsten sind, nämlich auf dem Bahnhofplatz, gar nicht gelöst. Nach dem Verkehrsgutachten Rapp ist der Bahnhofplatz in Solothurn, gemessen am übrigen Verkehr, in den Jahren 1970 - 1975 am stärksten belastet, während nachher durch die Nationalstrasse N 5 und die Tangentenstrassen Entlastungen eintreten. Darum muss auf diese Zeit hin eine verkehrstechnisch in allen Teilen befriedigende Lösung erzielt sein. Dieser Anforderung entspricht die erste Etappe Meyer in keiner Weise. Die Knotenpunkte lägen viel zu nahe, als dass ein annehmbarer Abfluss des Verkehrs gewährleistet werden könnte. Aus dem gleichen Grund wäre auch der Einbau von Signalanlagen nicht mehr oder nur noch in beschränkter Weise möglich. Ein Verkehrschaos wäre unvermeidlich, sobald der Verkehr von der Autobahn über den Bahnhofplatz rollte. Der ersten Etappe Meyer müsste deshalb der Ausbau des Bahnhofplatzes nach dem Projekt Meyer unmittelbar folgen.

9. Zusammenfassend ist zu den Begehren der Einwohnergemeinde in der Einsprache vom 2. September 1965 folgendes zu bemerken;
- zu 1: Die verkehrsmässigen und städtebaulichen Interessen der Stadt Solothurn sind eingehend geprüft worden. Im aufgelegten Strassenplan sind sie genügend berücksichtigt, so dass sich keine Aenderungen aufdrängen.
- zu 2: Dem Ersuchen des Gemeinderates, es sei das Grundstück "Mühlebau Meyer" im Bebauungsplan für ein Parkhaus zu reservieren, kann aus rechtlichen Gründen nicht entsprochen werden. In tatsächlicher Hinsicht ist eine solche Reservierung nicht nötig, da das Parkierungsproblem auch auf andere Weise gelöst werden kann.
- zu 3: Die Linienführung und Gestaltung der Fussgängerunterführung unter dem Bahnhofplatz werden in Verbindung mit den Organen der SBB und der Stadt so festgelegt, dass der Zu- und der Weggang vom Bahnhof einwandfrei gelöst sind. Der aufgelegte Strassenplan fixiert die Unterführungen nicht endgültig, sondern behält Aenderungen auf Grund der Detailprojektierung ausdrücklich vor. Das in der Einsprache der Stadt beantragte Zuwarten mit der Genehmigung des Planes ist somit nicht nötig.
- zu 4: Die in der Einsprache der Einwohnergemeinde verlangte Abstimmung des Strassenplanes auf die Pläne für die innere Westtangente und die dort vorgesehene zweite Ebene ist schon deswegen gegenstandslos, weil eine zweite Ebene auf dem Bahnhofplatz durch den aufgelegten Strassenplan nicht ausgeschlossen wird. Der Regierungsrat ist zudem der Auffassung, dass eine zweite Ebene aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Ueberlegungen überhaupt abzulehnen ist und die Verkehrsprobleme auf andere Weise zu lösen sind.

Die in der ergänzenden Eingabe der Stadt vom 29. November 1965 verlangte Einholung eines Gutachtens ist abzulehnen, weil

Alle Fragen gründlich abgeklärt worden sind und der mit der
Einholung des Gutachtens verbundene Zeitverlust nicht ver-
antwortet werden könnte. Die Verwirklichung des Bauvorhabens
nach dem vorgesehenen Zeitplan ist dringlich.

Die übrigen Ausführungen der Einwohnergemeinde haben sich
nicht zu weiteren Anträgen geführt. Im Rahmen dieser Zusammen-
fassung erübrigt es sich deshalb, nochmals darauf einzugehen.

Es ergibt sich, dass die Einsprache der Stadt nicht begründet
ist. Sie ist deshalb abzuweisen. Auf die Erhebung einer Ent-
scheidgebür wird verzichtet.

Es wird

beschlossen:

1. Die Einsprache der Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn vom
2. September 1965 wird abgewiesen.
2. Der Strassenplan Bahnhofplatz Solothurn wird unter Vorbehalt
der übrigen Einsprachen, die in einem späteren Beschluss be-
handelt werden, grundsätzlich genehmigt.
3. Auf die Erhebung einer Entscheidunggebür wird verzichtet.
4. Die Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn kann gegen diesen
Beschluss innert 30 Tagen, von seiner Eröffnung an gerechnet,
beim Kantonsrat Beschwerde führen. Die Beschwerde ist im
Doppel einzureichen und zu begründen.

Der Staatsschreiber:

Mitglieder des Regierungsrates

Bau-Departement (4)

Kant. Tiefbauamt (4)

Kant. Strassenbauinspektorat (4)

Jur. Sekretär des Bau-Departementes (3)

Kant. Hochbauamt (2)

Kant. Planungsstelle (2)

Verkehrs-Departement (2)

Einwohnergemeinde der Stadt Solothurn (3) Einschreiben

Stadtbauamt Solothurn (2)