

Regierungsratsbeschluss

vom 23. August 2022

Nr. 2022/1248

Olten: Teilzonenplan mit Zonenvorschriften sowie Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" mit Umweltverträglichkeitsbericht / Behandlung der Beschwerden

1. Ausgangslage

Die Einwohnergemeinde der Stadt Olten unterbreitet dem Regierungsrat gestützt auf § 18 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 711.1) den Teilzonenplan mit Zonenvorschriften sowie den Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zur Genehmigung. Die Planung besteht aus folgenden Dokumenten:

1.1 Genehmigungsunterlagen

- Teilzonenplan und Gestaltungsplan "Riggenbachstrasse" 1:500 (Fassung mit Ergänzungen gemäss Stadtratsbeschluss vom 17. Juni 2019)
- Zonenvorschriften und Sonderbauvorschriften (Fassung mit Ergänzungen gemäss Stadtratsbeschluss vom 17. Juni 2019).

1.2 Übrige Unterlagen (orientierend)

- Raumplanungsbericht (vom 21.10.2016)
- Umweltverträglichkeitsbericht (vom 21.10.2016)
- Richtprojekt Architektur (vom 21.10.2016)
- Richtprojekt Umgebung (vom 21.10.2016)
- Mobilitätskonzept (vom 21.10.2016).

2. Erwägungen

2.1 Vorhaben

Der Sälipark ist ein bestehendes Einkaufszentrum an der Riggenbachstrasse in Fussdistanz zur Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Olten. Das Zentrum wurde im Jahr 2003 - z.T. sogar bereits in den 80er-Jahren - gebaut und genügt den heutigen Anforderungen an ein attraktives Einkaufszentrum nicht mehr. Die Giroud Olma AG als mehrheitliche Eigentümerin (im Perimeter des Planentwurfs) sieht vor, den Sälipark den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen entsprechend umzubauen. Zusätzliche Verkaufsflächen sollen moderne und zukunftsorientierte Einkaufserlebnisse schaffen. Neben Einkaufs- und Arbeitsnutzungen soll auch Wohnen im Sälipark möglich sein. Das heutige Migros-Freizeitland und die Migros Klubschule sollen durch einen 6-geschossigen Neubau ersetzt werden, der den bestehenden Sälipark ober- und unterirdisch ergänzt. Dadurch

erhöht sich die Gesamtverkaufsfläche im Erd- und 1. Untergeschoss um rund einen Drittel auf total gut 17'000 m². Der Migros-Supermarkt befindet sich zukünftig im 1. Untergeschoss und das Restaurant mit Aussenbereich im Erdgeschoss. Im 1. Obergeschoss sind Büros vorgesehen, und im 2. bis 5. Obergeschoss sollen 75 Mietwohnungen entstehen. Die unterirdische Parkieranlage wird um 60 Parkplätze erweitert und bietet neu 685 Fahrzeugen Platz.

Das sechs Geschosse hohe Gebäude wird in einen zweigeschossigen Sockel und einen viergeschossigen Aufbau gegliedert, in welchem sich die Wohnungen befinden. Dieser bildet einen U-förmigen Hof, welcher in Richtung des Primarschulhauses Bifang und dessen grosszügigen Freirespektive Grünraums geöffnet ist. Auf dem zweigeschossigen Sockel des Neubaus soll ein öffentlich zugänglicher Dachgarten entstehen, der über eine Freitreppe erschlossen ist. Der öffentliche Aussenraum vor dem Sälipark wird als niveauunterschiedsfreie, über die Riggengbachstrasse hinaus bis ans gegenüberliegende Areal des Berufsbildungszentrums (BBZ) führende „Piazza“ gestaltet. Die Piazza zeigt sich urban und allseitig von Gebäudefassaden gefasst. Sie bildet als offene, übersichtlich und einladend gestaltete Platzfläche den nördlichen Ankunfts- und Orientierungspunkt und Hauptzugang zum Sälipark. Die freigehaltene Fläche ermöglicht vielfältige, auch temporäre Nutzungen.

Die durch das Areal verlaufende zentrale Gasse (Louis Giroud-Strasse) zwischen Neubau und bestehendem Sälipark-Gebäude dient als gedeckte Verbindungsachse für Velofahrende und zu Fuss Gehende zwischen Riggengbach- und Sälistrasse sowie als Einkaufspassage für den erweiterten Ladenmix im Sälipark. In der Mitte der Gasse wird eine „Spur“ von 4 m Breite freigehalten, damit die Durchlässigkeit für Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen sichergestellt ist.

Das Verkehrskonzept des Säliparks ist in den Mobilitätsplan Olten eingebettet. In Berücksichtigung dessen wird eine stark reduzierte Anzahl an zusätzlichen, unterirdischen Parkfeldern (60 zusätzliche, total 685) realisiert und eine Parkraumbewirtschaftung ab der ersten Minute eingeführt. Im Vergleich zu heute wird das Parkplatzangebot fürs Personal deutlich reduziert. Dafür können für die Kunden zusätzliche Parkplätze angeboten werden. Die geplanten Wohnungen werden grundsätzlich autofrei konzipiert. Die städtebaulich unattraktiven Aussenparkplätze werden aufgehoben und unterirdisch in einer zusammenhängenden Tiefgarage angeordnet. Für die Förderung einer nachhaltigen Mobilität wurde ein Mobilitätskonzept erstellt. Dieses enthält neben Instrumenten zur Steuerung des Verkehrs auch Massnahmen, die sicherstellen, dass die angestrebten Ziele erreicht werden. Das Monitoring und Controlling ist in den Sonderbauvorschriften (SBV) rechtsverbindlich verankert.

Am bestehenden Erschliessungsregime mit Zufahrt via die drei Hauptknoten Sälikreisel, Postplatz und Bifangplatz wird festgehalten. Die neue Zufahrt zur Tiefgarage wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Parkplatz Freizeitland etabliert. Die bestehende Tiefgaragenzufahrt Sälipark I (Pallas Klinik / Hotel Arte) soll zurückgebaut werden. Die Riggengbachstrasse wird zwischen Bifangstrasse und Krummackerweg für den privaten Autoverkehr gesperrt; der Bus kann weiterhin durchfahren. Das Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr wird attraktiv und komfortabel gestaltet und lädt zum Flanieren ein. Die direkte Anbindung an das bestehende Wegnetz wird sichergestellt. Für den Veloverkehr stehen mehrere hundert grosszügig dimensionierte, über das Areal verteilte und gut zugängliche Veloabstellplätze zur Verfügung.

Ziel des Projekts ist auch, das Bifangquartier städtebaulich aufzuwerten. Im Bifang befinden sich zahlreiche öffentliche Nutzungen, wie die Fachhochschule Nordwestschweiz, das Berufsbildungszentrum sowie weitere Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Städtebaulich vermag das Quartier heute dem teilweise hohen Publikumsverkehr sowie den Bedürfnissen der Nutzer/-innen kaum gerecht zu werden. Die Aussenräume sind mässig attraktiv. Diese sollen mit dem Projekt aufgewertet werden; ferner soll die Grundlage für verbesserte Fuss- und Velovernetzungen im Quartier geschaffen werden. Zu beachten sind auch die Verkehrsflüsse im stark staugefährdeten Zentrum Oltens; ebenso die Parkierung und die weitere, verbesserte Anbindung an das ÖV-Netz, das bereits heute grossmehrheitlich die ÖV-Güteklasse B aufweist.

2.2 Raumplanerische Rahmenbedingungen

2.2.1 Kantonaler Richtplan

Voraussetzung für die Erweiterung des Einkaufszentrums ist die Aufnahme in den kantonalen Richtplan gemäss § 58 Abs. 2 PBG. Mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2017/1497 vom 4. September 2017 ist der "Sälipark 2020" - im Sinne einer Anpassung des damals noch geltenden Richtplans 2000 - als Standort eines Einkaufszentrums in diesen aufgenommen worden (Abstimmungskategorie Festsetzung). Heute ist der "Sälipark 2020 (Bifang)" im totalrevidierten neuen Richtplan [vom Regierungsrat beschlossen am 12. September 2017 (vgl. RRB Nr. 2017/1557) und vom Bundesrat genehmigt am 24. Oktober 2018] als Einkaufs- und regionales Dienstleistungszentrum vorgesehen respektive festgesetzt, nämlich im Beschluss S-3.4.4. Dabei enthält der genannte Beschluss die folgenden "Handlungsanweisungen": "Der Mobilitätsplan Olten ist wegweisend für Verkehrsmassnahmen. Das Mobilitätskonzept 'Sälipark 2020' ist im nachfolgenden Verfahren umzusetzen. Dabei sind die Zufahrt und die Anlieferung, die Parkierung (Anzahl Parkplätze, Parkplatzbewirtschaftung), die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs festzulegen."

Das Vorhaben erzeugt mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Öffnungstag. Es handelt sich somit um eine publikumsintensive Anlage nach kantonalem Richtplan (vgl. Beschluss S-3.3.1). Eine solche bedingt die Zuordnung des Areals zu einer Zone für publikumsintensive Nutzung. Standortkriterien für publikumsintensive Anlagen sind u.a. die gute Erreichbarkeit für den Individualverkehr, ohne Wohngebiete übermässig zu tangieren, und der Nachweis von genügenden Strassen- bzw. Knotenkapazitäten (vgl. S-3.3.5 lit. c), ferner eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (mindestens VSS Güteklasse C) (vgl. Beschluss S-3.3.5 lit. d).

2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für Einkaufszentren ist gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) eine UVP-Pflicht gegeben, wenn die Verkaufsfläche der Anlage den Schwellenwert von 7'500 m² überschreitet (vgl. a.a.O., Ziff. 80.5 Anhang) und/oder wenn mehr als 500 Parkplätze realisiert werden (vgl. a.a.O., Ziff. 11.4 Anhang). Auch Änderungen bestehender UVP-pflichtiger Anlagen unterstehen der UVP-Pflicht, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft (Art. 2 Abs. 1 UVPV). Der Sälipark überschreitet schon heute beide relevanten Schwellenwerte. Mit einer Zunahme der Verkaufsfläche um 25 % und einer Erhöhung der Parkplatzzahl um knapp 10 % handelt es sich beim Projekt um eine "wesentliche Änderung" einer bestehenden UVP-pflichtigen Anlage [siehe auch UVP-Handbuch (BAFU, 2009), Modul 2, Seite 17]. Das Vorhaben ist damit UVP-pflichtig.

Das Amt für Umwelt hat als zuständige kantonale Umweltschutzfachstelle im Sinne von Art. 42 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz/USG; SR 814.01) eine vorläufige Beurteilung verfasst (datierend vom 16. September 2016) und diesen Bericht später - in Kenntnis der ergangenen Einsprachen - überarbeitet (datiert mit 30. Mai 2018). Das Amt kommt in dieser Beurteilung vom 30. Mai 2018 zum Schluss, dass "... das Vorhaben die Umweltschutzgesetzgebung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 UVPV einhält und deshalb als 'umweltverträglich' bezeichnet werden kann. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung aller umweltrelevanten Massnahmen gemäss Auflageprojekt, die Berücksichtigung unseres Antrages in diesem Bericht sowie die weitere (stufengerechte) Optimierung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens" (vgl. a.a.O., Ziff. 3.2 am Ende).

Entgegen dem Antrag aus der Beurteilung vom 30. Mai 2018 (siehe a.a.O., Ziff. 2.1) wurden die im Umweltverträglichkeitsbericht aufgeführten Massnahmen weder im Genehmigungsbeschluss des Stadtrates noch in den Sonderbauvorschriften verbindlich verankert. Sie sind somit im vorliegenden Beschluss als verbindlich zu erklären.

Gemäss Art. 8 USG werden Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken beurteilt. Somit muss gestützt auf Art. 9 Abs. 3 UVPV der Umweltverträglichkeitsbericht die der geplanten Anlage zurechenbaren Auswirkungen auf die Umwelt sowohl einzeln als auch gesamthaft und in ihrem Zusammenwirken ermitteln und bewerten. Der Umweltverträglichkeitsbericht kommt diesem Grundsatz nach, indem die (insb. verkehrlichen) Auswirkungen der Gesamtanlage "Sälipark 2020", d. h. sowohl des geplanten Neubaus wie auch der bestehenden Anlageteile in den Baufeldern G und H, berücksichtigt sind. [Hinweis: Siehe diesbezüglich auch die Bemerkung/Präzisierung unter Ziff. 2.7.3.4, letzter Abschnitt!]

2.2.3 Kommunale Planung

Der bestehende Sälipark liegt gemäss rechtsgültigem Bauzonenplan der Einwohnergemeinde der Stadt Olten (genehmigt mit RRB 2008/1222 vom 1. Juli 2008) in der Gewerbezone mit Wohnanteil. Zulässig sind mässig störende Gewerbe-, Dienstleistungs- und Industriebetriebe sowie Wohnungen. Der Wohnanteil beträgt höchstens 50% der Bruttogeschossfläche. Die maximal zulässige Gebäudehöhe beträgt 20 m.

Über dem Areal existieren bereits rechtskräftige Gestaltungspläne. Zum einen der Gestaltungsplan "Louis-Giroud-Strasse" (genehmigt mit RRB Nr. 2007/965 vom 12. Juni 2007), welcher im Wesentlichen die Aufstockung des Gebäudes der Pallas Kliniken um ein Geschoss beinhaltet. Entsprechend besteht eine Überschneidung mit dem zur Genehmigung vorliegenden Plan (dort Bestandteil des Baufeldes H).

Der zweite bestehende Gestaltungsplan "Sälistrasse - Theodor-Schweizer-Weg" [ursprünglich genehmigt mit RRB Nr. 1996/1911 vom 13. August 1996 (mit diversen späteren Änderungen)] umfasst den als "Sälipark 2000" bezeichneten südlichen Teil des bestehenden Einkaufszentrums (Baufelder 1 und 1a des Gestaltungsplanes Theodor-Schweizer-Weg) sowie die Flächen bis zur Sälistrasse. Die hier vorhandenen Baufelder 2 und 3 sind aktuell noch unbebaut. Im Bereich des "Säliparks 2000" besteht somit eine Überschneidung mit dem zur Genehmigung vorliegenden Plan (dort Bestandteil der Baufelder H und B).

Somit ist der Gestaltungsplan "Louis-Giroud-Strasse" gänzlich aufzuheben, der Gestaltungsplan "Sälistrasse - Theodor-Schweizer-Weg" in dem Umfang, wie er sich mit dem hiesigen Gestaltungsplan (mit SBV) "Riggerbachstrasse" überschneidet und sich die planerischen Anordnungen in diesem Bereich widersprechen.

Die Stadt Olten hat in intensivem Austausch mit den kantonalen Behörden den "Mobilitätsplan Olten" erarbeitet. Dieses strategische Instrument soll die Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten in einer Gesamtbetrachtung aktiv steuern mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Der Mobilitätsplan umfasst sämtliche Teilbereiche der Mobilität. Er wurde vom Stadtrat am 10. August 2015 verabschiedet.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs wird vorausgesetzt, dass die Verkehrsentwicklung massgeblich durch das Angebot von Abstellplätzen für Fahrzeuge im ganzen Stadtgebiet beeinflusst werden kann. Das unter diesen Prämissen ausgearbeitete Parkierungsreglement - als Teil der Umsetzung des Mobilitätsplans - sieht im Wesentlichen eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlicher und öffentlich zugänglicher Abstellplätze und eine Neubemessung des Abstellplatzbedarfs auf privatem Grund durch entsprechende Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Nutzungserweiterungen vor (Zitat aus dem Bericht und Antrag des Stadtrates an das Gemeindeparlament, Version für die Vorprüfung vom 14. Juni 2018). Das Oltner Stimmvolk hat das Parkierungsreglement am 10. Februar 2019 abgelehnt.

2.3 Anwendung Planungsausgleichsgesetz

Seit dem 1. Juli 2018 ist das kantonale Gesetz über den Ausgleich raumplanungsbedingter Vor- und Nachteile (Planungsausgleichsgesetz, PAG; BGS 711.18) in Kraft. Seine Bestimmungen sind anwendbar auf alle Planverfahren, deren öffentliche Auflage zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens noch nicht abgeschlossen war (§ 16 PAG). Vorliegend fand die Planaufgabe vom 1. Juni 2018 bis am 2. Juli 2018 statt, war folglich beim Inkrafttreten des PAG (am 1. Juli 2018) noch nicht abgeschlossen. Insofern ist das PAG auf die Planung grundsätzlich anwendbar. Abgabebetriebe sind nebst Einzonungen auch einige Arten von Umzonungen (vgl. § 5 PAG), nicht aber Aufzonungen.

Vorliegend geht es um eine Umzonung von der Gewerbezone mit Wohnanteil in eine Zone für publikumsintensive Nutzungen. Dabei handelt es sich um eine Umzonung, die nach § 5 Abs. 2 PAG nicht abgabepflichtig ist.

2.4 Verfahren

a. Mit dem vorliegenden Teilzonenplan wird das Areal des Säliparks von der Gewerbezone mit Wohnanteil in eine Zone für publikumsintensive Nutzungen umgezont. Gleichzeitig werden für diese in Olten erstmals erlassene Zone Zonenvorschriften festgelegt.

Der Gestaltungsplan, mit einem nach Süden etwas grösseren Perimeter als der Teilzonenplan, legt vorab die Baufelder und Gebäudehöhen für die Bauten fest, scheidet Umgebungsflächen aus und regelt die Anlieferung sowie die Einstellhallenein- und -ausfahrten. Die Sonderbauvorschriften schreiben vor, dass die Richtprojekte Architektur und Freiraum als Grundlage für das Baubewilligungsverfahren wegleitend sind und machen weitere Vorgaben zur Gestaltung. Sie regeln umfassend die Erschliessung und Parkierung und erklären das Mobilitätskonzept als wegleitend. Ausserdem enthalten die Sonderbauvorschriften Vorgaben zu den Themen Umweltschutz und Etappierung.

b. Mit Beschluss vom 21. November 2016 (Prot.-Nr. 201) gab der Stadtrat Oltens den Teilzonenplan mit Zonenvorschriften, den Gestaltungsplan "Riggenbachstrasse" (Sälipark) mit Sonderbauvorschriften sowie die erläuternden Dossiers Mobilitätskonzept, Umweltverträglichkeitsbericht, Richtprojekt und Raumplanungsbericht zur Planaufgabe frei.

Die öffentliche Auflage erfolgte in der Zeit vom 25. November 2016 bis 3. Januar 2017 (Auflageort war vom 24. Dezember 2016 bis am 2. Januar 2017 geschlossen).

Eine erneute Planaufgabe - mit dem Hinweis auf den vorhandenen Umweltverträglichkeitsbericht - wurde vom 1. Juni 2018 bis am 2. Juli 2018 vorgenommen.

Während der Auflagezeit gingen 42 Einsprachen ein.

Die Einsprache der Pensionskasse Kanton Solothurn wurde vom Stadtrat mit Beschluss vom 17. Juni 2019 (Prot. Nr. 215) zufolge Rückzugs abgeschrieben.

Eine weitere Einsprache - jene der nachmaligen Beschwerdeführerinnen 3 - wurde vom Stadtrat mit obgenanntem Beschluss teilweise gutgeheissen. Zuzugabe dieser Gutheissung wurde der Gestaltungsplan (nachträglich) mit den Baufeldern G und H ergänzt, welche die auf den Parzellen Nrn. 5438 (Baufeld G) bzw. 1902 und 3528 (Baufeld H) vorhandenen - zuvor bloss orientierend als "bestehend" dargestellten - Bauten nunmehr als "... Flächen umfassen, aber nicht definieren" (vgl. Prot. Nr. 215, Randziffer 8). Damit einhergehend wurde § 5 der Sonderbauvorschriften um einen Absatz 8 erweitert, der wie folgt lautet: "Für die Baufelder G und H ist für zukünftige Bauten und Ersatzbauten (sowie Teile davon) die oberirdische Volumetrie der bestehenden Bauten als äussere Begrenzungslinie massgebend." Mit dieser Ergänzung/Abänderung soll gemäss

Protokoll "... vermieden werden, dass die bestehenden Bauten eine Schlechterstellung erfahren, insofern sie in ihrer Grösse und ihrem Umfang auch bei einer Änderung sowie einem Neubau geschützt sind" (vgl. a.a.O., Randziffer 10).

Von den 40 verbleibenden Einsprachen wies der Stadtrat - soweit er auf diese eintrat - deren 16 ab. Auf 24 Einsprachen trat er mangels Legitimation ("... aufgrund zu grosser räumlicher Distanz vom Planungssperimeter ...") nicht ein. Dies mit jeweils individuellen Entscheiden, ebenfalls datierend vom 17. Juni 2019.

c. Gegen die Verfügungen des Stadtrats Olten reichten folgende Personen wie folgt Beschwerde beim Regierungsrat ein:

1. mit Eingabe vom 27. Juni 2019 (Datum der Postaufgabe: 28. Juni 2019) Käthi Vögeli, Krummackerweg 51, 4600 Olten (nachfolgend Beschwerdeführerin 1);
2. mit Eingabe vom 1. Juli 2019 die LC Lucerne Capital AG, Bahnhofstrasse 4, 6048 Horw, später Novavest Real Estate AG, Feldeggstrasse 26, 8008 Zürich, ursprünglich vertreten durch Rechtsanwalt Andrej Bolliger, c/o KSC Rechtsanwälte und Notare, Ringstrasse 1, Postfach, 4601 Olten, später vertreten durch Rechtsanwältin Janine Spirig und/oder Rechtsanwalt Dr. Dominik Strub, c/o SPR Rechtsanwälte AG, Belchenstrasse 3, Postfach 1050, 4601 Olten (nachfolgend Beschwerdeführerin 2);
3. mit Eingabe vom 1. Juli 2019 die Arte Konferenzzentrum AG, Riggenbachstrasse 10, 4600 Olten, und die Arte Visions AG (nachmals: ImmoPallas AG), Louis Giroud-Strasse 20, 4600 Olten, beide vertreten durch Rechtsanwalt Markus Spielmann, c/o aarejura Rechtsanwälte, Baslerstrasse 44, Postfach 111, 4601 Olten, sowie ursprünglich Rechtsanwalt Dr. Thomas Müller-Tschumi, c/o Walder Wyss AG, Seefeldstrasse 123, Postfach, 8034 Zürich (nachfolgend: Beschwerdeführerinnen 3);
4. mit Eingabe vom 5. Juli 2019 der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn, vertreten durch Rechtsanwältin Ursula Ramseier, einst c/o Anwaltsbüro Martin Pestalozzi, Seefeldstrasse 9a, 8630 Rüti ZH, heute c/o Ramseier Anwaltskanzlei, Rosswiesstrasse 29, 8608 Bubikon (Beschwerdeführer 4).

Zur Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 nahm die Giroud Olma AG (Grundeigentümerin der Parzellen GB Nrn. 3528, 5438, 5439, 5440 und 5984), vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Beat Ries, c/o Siegrist Ries & Partner Rechtsanwälte und Notariat, Bleichmattstrasse 43, Postfach, 5001 Aarau [seit 8. Februar 2021 neu vertreten durch Rechtsanwalt Theo Strausak, Florastrasse 2, Postfach 756, 4502 Solothurn], am 29. Oktober 2019 als Beschwerdegegnerin Stellung. Die Vorinstanz (Stadtrat Olten, v.d. den städtischen Rechtsdienst) liess sich am 14. November 2019 vernehmen. Die Beschwerdeführerin replizierte am 22. Februar 2020; die Beschwerdegegnerin duplizierte am 21. April 2020. Eine Duplik der Vorinstanz blieb aus.

Die Beschwerdeführerin 2 reichte am 9. August 2019 fristgerecht die in Aussicht gestellte einlässliche Beschwerdebegründung nach; mit Eingabe vom 20. Januar 2020 [recte: 20. Dezember 2019] machte sie ferner weitere "Bemerkungen" zum hängigen Beschwerdeverfahren. Auch zu dieser Beschwerde nahm die Grundeigentümerin/Beschwerdegegnerin am 29. Oktober 2019 Stellung, und es liess sich die Vorinstanz mit Eingabe vom 14. November 2019 dazu vernehmen. Die Beschwerdeführerin replizierte in der Folge mit Eingabe vom 20. März 2020. Während die Beschwerdegegnerin am 21. April 2020 auch in diesem Verfahren duplizierte, bliebe eine Duplik der Vorinstanz wiederum aus.

Auch die Beschwerdeführerinnen 3 begründeten die am 1. Juli 2019 angehobene Beschwerde zusätzlich (Eingabe vom 2. September 2019). Die Stellungnahme der Grundeigentümerin/Beschwerdegegnerin und die Vernehmlassung der Vorinstanz ergingen auch in diesem Verfahren am 29. Oktober 2019 bzw. am 14. November 2019. Die Beschwerdeführerinnen replizierten mit

Eingaben vom 6. Januar 2020 und 23. März 2020. Darauf folgte die Duplik der Beschwerdegegnerin wie auch jene der Vorinstanz, beide datierend vom 21. April 2020. Schliesslich triplizierten die Beschwerdeführerinnen mit Eingabe vom 29. Mai 2020.

Auch zur Beschwerde des Beschwerdeführers 4 nahm die Beschwerdegegnerin mit Eingabe vom 29. Oktober 2019 Stellung, und es liess sich die Vorinstanz am 14. November 2019 dazu vernehmen. Auf die Replik des Beschwerdeführers vom 18. Dezember 2019 reagierte die Beschwerdegegnerin mit Duplik vom 21. April 2020.

d. Mit verfahrensleitender Verfügung vom 22. Dezember 2020 sistierte das für die Instruktion und Antragstellung im regierungsrätlichen Genehmigungsverfahren zuständige Bau- und Justizdepartement (BJD) das hängige Verfahren. Verbunden damit eröffnete es der Vorinstanz (Stadtrat der Stadt Olten) die Möglichkeit, die am Gestaltungsplan und an den Sonderbauvorschriften nach deren öffentlicher Auflage - nämlich mit Beschluss vom 17. Juni 2019 - vorgenommenen Ergänzungen [Baufelder G und H (mit zugehörigen Rubriken in der Planlegende) sowie § 5 Abs. 8 SBV (vgl. dazu oben lit. b)] "erneut" zu publizieren und öffentlich aufzulegen; dies zur Wahrung der Rechte von Dritten.

Explizit hat das BJD am 22. Dezember 2020 das Folgende verfügt:

1. *Das Verfahren in der Beschwerdesache Nr. 2019/82 wird zwecks Publikation und öffentlicher Auflage des ergänzten Gestaltungsplans mit den Baufeldern G und H und § 5 Abs. 8 der Sonderbauvorschriften bis auf Weiteres sistiert.*
2. Die Sistierung gemäss Ziff. 1 wird aufgehoben und das Verfahren fortgesetzt,
 - a) sobald die Vorinstanz die ergänzte Planung nach Neuauflage und Durchführung eines allfälligen Einspracheverfahrens dem Regierungsrat zur Genehmigung vorlegt; oder
 - b) falls die Vorinstanz die Neuauflage der ergänzten Planung nicht bis spätestens am 28. Februar 2021 vorgenommen hat; oder
 - c) bis auf Mitteilung der Vorinstanz an das Bau- und Justizdepartement, keine Neuauflage der ergänzten Planung vornehmen zu wollen.

Zur Begründung führte das BJD im Wesentlichen und zusammengefasst aus, dass gemäss ursprünglichem Gestaltungsplan Hochbauten nur innerhalb der im Nutzungsplan festgelegten Mantellinien der Baufelder A, B, C, D, E und F zulässig gewesen wären (§ 5 Abs. 1 SVB). Folglich wären die übrigen, nicht in den Baufeldern A - F liegenden, bestehenden Bauten baurechtswidrig geworden und lediglich unter die allgemeine Besitzstandsgarantie nach § 34^{ter} PBG gefallen. Durch die im Nachgang zum Einspracheverfahren durch die Vorinstanz vorgenommenen Ergänzungen des Gestaltungsplans (mit den Baufeldern G und H) und der SBV würden die bestehenden Bauten nunmehr legal. Sie dürften damit auch bei einem Abbruch oder allfälligen Untergang durch höhere Gewalt im Umfang des heutigen Volumens wieder errichtet werden. M.a.W. würden mit der angepassten Planung im Vergleich zur ursprünglich aufgelegten erheblich erweiterte Bau- und Nutzungsmöglichkeiten einhergehen. Die geänderte Planung hätte daher erneut publiziert und öffentlich aufgelegt werden müssen.

Am 11. Januar 2021 beschloss der Stadtrat Olten eine neue - ergänzende - Auflage des Gestaltungsplans sowie der Sonderbauvorschriften und beauftragte die Direktion Bau mit dem Vollzug (vgl. Protokoll Nr. 007). Letztere orientiert das BJD mit Schreiben vom 18. Januar 2021 über das vorgesehene weitere Vorgehen (insb. den Zeitraum der ergänzenden Planaufgabe).

Am 12. Januar 2021 stellte die Beschwerdeführerin 2 ein gegen das "... Bau- und Justizdepartement und/oder die verfahrensleitende(n) Person(en) ..." gerichtetes Ausstandsbegehren.

Die öffentliche Auflage erfolgte vom 2. Februar 2021 bis am 3. März 2021 und war im öffentlichen Publikationsorgan der Stadt Olten (28. Januar 2021) sowie im kantonalen Amtsblatt (29. Januar 2021) publiziert. Die Publikation erfolgte mit dem Hinweis, dass Einsprachen nur gegen die ausgewiesenen Ergänzungen zulässig seien. Den beschwerdeführenden Parteien des

laufenden Beschwerdeverfahrens (vgl. vorstehend lit. c) war die erneute öffentliche Auflage am 19. Januar 2021 zudem schriftlich mitgeteilt worden.

Mit Eingabe vom 3. März 2021 erhob die Novavest Real Estate AG (vorliegend Beschwerdeführerin 2), vertreten durch Rechtsanwältin Janine Spirig, SPR Rechtsanwälte AG, Belchenstrasse 3, Postfach 1050, 4601 Olten, Einsprache. Dies (sinngemäss) mit dem Rechtsbegehren, die Ergänzungen des Gestaltungsplans und der Sonderbauvorschriften seien nicht zu genehmigen. Am 1. April 2021 reichte sie ihre einlässliche Einsprachebegründung nach.

Ebenfalls am 3. März 2021 erhoben die Arte Konferenzzentrum AG sowie die Arte Visions AG (vorliegend Beschwerdeführerinnen 3), beide vertreten durch Rechtsanwalt Markus Spielmann, aarejura Rechtsanwälte, Baslerstrasse 44, Postfach 111, 4601 Olten, gemeinsam Einsprache beim Stadtrat. Dabei lautete das Hauptbegehren wie folgt: "Der Teilzonenplan und der Gestaltungsplan seien abzuweisen bzw. es sei von der Teilzonenplanänderung und dem Erlass des Gestaltungsplans Sälipark abzusehen." Die einlässliche Einsprachebegründung erfolgte am 1. April 2021.

Mit Einschreiben vom 23. April 2021 nahm die Giroud Olma AG, vertreten durch Rechtsanwalt Theo Strausak, Strausak Rechtsanwälte, Florastrasse 2, Postfach 756, 4500 Solothurn, Stellung und beantragte die Abweisung beider Einsprachen.

Die Novavest Real Estate AG replizierte am 21. Juni 2021.

Am 28. Juni 2021 wies der Stadtrat - soweit er darauf eintrat - beide Einsprachen ab (vgl. die Protokolle Nrn. 181 und 182), und beschloss die öffentlich aufgelegenen Ergänzungen des Planwerks (vgl. Protokoll Nr. 183) (zum Inhalt der Ergänzungen siehe oben lit. b).

Dagegen erhob die Novavest Real Estate AG, vertreten durch Rechtsanwältin Janine Spirig und/oder Rechtsanwalt Dr. Dominik Strub, SPR Rechtsanwälte AG, Belchenstrasse 3, Postfach 1050, 4601 Olten, mit Einschreiben vom 12. Juli 2021 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Solothurn (nachfolgend: Beschwerdeführerin 2).

Gleichentags gelangten auch die Arte Konferenzzentrum AG sowie die ImmoPallas AG (vormals: Arte Visions AG), wiederum vertreten durch Rechtsanwalt Markus Spielmann, aarejura Rechtsanwälte, Baslerstrasse 44, Postfach 111, 4601 Olten, mit gemeinsamer Beschwerde an den Regierungsrat (nachfolgend: Beschwerdeführerinnen 3).

Mit verfahrensleitender Verfügung des BJD vom 23. Juli 2021 wurden die Beschwerdeverfahren gegen die Entscheide des Stadtrates Olten vom 28. Juni 2021 mit den jeweiligen - bereits hängigen - Beschwerdeverfahren unter der Verfahrensnummer 2019/82 vereinigt und die Fortsetzung des Verfahrens in der Beschwerdesache Nr. 2019/82 angeordnet. Gleichzeitig wurde den BeschwerdeführerInnen 2 und 3 Frist für die ergänzende Beschwerdebegründung gesetzt.

Am 18. August 2021 reichte die Beschwerdeführerin 2 die einlässliche Beschwerdebegründung nach.

Die Beschwerdeführerinnen 3 ihrerseits reichten die einlässliche Beschwerdebegründung am 23. September 2021 innert erstreckter Frist ein.

Die beiden Beschwerden vom 12. Juli 2021 waren der Vorinstanz (Stadtrat Olten) und der Beschwerdegegnerin (Giroud Olma AG) bereits mit der verfahrensleitenden Verfügung vom 23. Juli 2021 zur Kenntnis gebracht worden. Die jeweils ergänzende Begründung ist ihnen mit verfahrensleitenden Verfügungen vom 27. August 2021 und 27. September 2021 überlassen worden.

Mit Vernehmlassungen ("Stellungnahmen") vom 13. Januar 2022 beantragt der Rechtsdienst der Stadt Olten namens des Stadtrats die Abweisung der beiden Beschwerden, soweit auf diese einzutreten sei. Die Planung "Riggenbachstrasse" sei zu genehmigen; alles unter Kostenfolge zulasten der Beschwerdeführerinnen. Zur Begründung wird jeweils auf die Erwägungen des Stadtrats im angefochtenen Einspracheentscheid vom 28. Juni 2021 verwiesen.

Die Beschwerdegegnerin nahm am 28. Januar 2022 Stellung. Sie beantragt die kosten- und entschädigungsfällige Abweisung der beiden Beschwerden, soweit auf diese einzutreten sei.

2.5 Zuständigkeit und Kognition des Regierungsrates

Nach § 18 Abs. 1 PBG sind Nutzungspläne durch den Regierungsrat zu genehmigen. Er entscheidet gleichzeitig mit der Plangenehmigung über allfällig erhobene Beschwerden und überprüft die Pläne auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit sowie auf die Übereinstimmung mit der übergeordneten Planung. Pläne, die den gesetzlichen Anforderungen nicht genügen, weist er an die Gemeinde zurück (siehe Abs. 2). Bei der Prüfung der Zweckmässigkeit auferlegt sich der Regierungsrat nach § 18 Abs. 2 PBG und Art. 2 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) - zur Wahrung der den Gemeinden eingeräumten, relativ erheblichen Entscheidungsfreiheit - allerdings eine gewisse Zurückhaltung. Abgesehen davon, dass er nur bei offensichtlich unzulässigen Plänen einschreiten darf, hat er den Gemeinden insbesondere auch nicht eine von mehreren zweckmässigen Lösungen vorzuschreiben. Diese Beschränkung entspricht der ständigen Praxis des Bundesgerichts (vgl. BGE 106 Ia 70, BGE 114 Ia 371).

Im Zusammenhang mit der Behandlung von gegen die streitbetroffene Planung ergangenen Beschwerden obliegt es dem - im Rechtsmittelverfahren zur Ausschöpfung seiner Überprüfungsbezugnis gehaltenen - Regierungsrat jedoch, zwischen der Planungsautonomie der Gemeinde und dem Rechtsschutzinteresse der Beschwerdeführenden Ausgleich zu schaffen.

2.6 Ausstandsbegehren

Die Beschwerdeführerin 2 bezieht sich in ihrem am 12. Januar 2021 gestellten Ausstandsbegehren auf Ziffer 4 der verfahrensleitenden Verfügung des BJD vom 22. Dezember 2020, wo was folgt festgehalten worden sei: "Da im Übrigen der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften [...] nach summarischer Prüfung genehmigungsfähig erscheint, [...]." Bei dieser Feststellung handle es sich beim gegebenen Verfahrensstand um ein unzulässiges Präjudiz, respektive es äussere sich darin eine Voreingenommenheit. Es sei deshalb von Amtes wegen zu prüfen, ob das BJD oder die verfahrensleitende(n) Person(en) in den Ausstandsstand zu treten hätten und das Verfahren zur weiteren Behandlung an eine andere Behörde zu überweisen sei.

Auch die Beschwerdeführerinnen 3 führen in ihrer ergänzenden Begründung vom 23. September 2021 zusammengefasst aus, dass mit Verfügung des BJD vom 22. Dezember 2020 der Entscheid über die Genehmigungsfähigkeit des Gestaltungsplans mit Sonderbauvorschriften bereits vorweggenommen worden sei. Von diesem vorweggenommenen Entscheid werde sich das Departement im Rahmen des weiteren Verfahrens kaum mehr lösen können (vgl. a.a.O., Ziff. 4).

Nach Art. 30 Abs. 1 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) und Art. 6 Ziff. 1 Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten vom 28. November 1974 (EMRK; SR 0.101) hat der Einzelne Anspruch darauf, dass seine Sache von einem durch Gesetz geschaffenen, zuständigen, unabhängigen und unparteiischen Gericht ohne Einwirken sachfremder Umstände entschieden wird. Dieser Anspruch ist verletzt, wenn bei einem Richter - objektiv betrachtet - Gegebenheiten vorliegen, die den Anschein der Befangenheit und der Gefahr der Voreingenommenheit begründen. Solche Umstände können entweder in einem bestimmten Verhalten des betreffenden Richters oder in gewissen äusseren

Gegebenheiten funktioneller und organisatorischer Natur begründet sein (BGE 133 I 1 E. 6.2 mit Hinweisen).

Für nichtgerichtliche Behörden und somit für Verfahren in der Entscheidzuständigkeit des Regierungsrats enthält Art. 29 Abs. 1 BV eine analoge Garantie. Die Anforderungen an die Unparteilichkeit von Verwaltungs- und Exekutivbehörden müssen dabei unter Berücksichtigung ihrer gesetzlich vorgegebenen Funktion und Organisation ermittelt werden (BGE 125 I 119 E. 3d und 3f.).

Im verwaltungsinternen Verfahren bejaht das Bundesgericht eine Ausstandspflicht in der Regel nur dann, wenn der Amtsträger selbst Partei des Verfahrens ist oder ein persönliches Interesse am Verfahrensgegenstand hat und insoweit in "eigener Sache" entscheidet. Eine Beurteilung aller konkreten Umstände ist indessen in jedem Fall unabdingbar. Das Ausstandsbegehren hat sich zudem immer gegen eine (oder mehrere) natürliche Personen(en) zu richten, und nicht gegen eine Gesamtbehörde (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1B_86/2011 vom 14. April 2011 E. 3.3 und 1C_278/2010 vom 31. Januar 2011 E. 2.2; BGE 122 II 471 E. 3; zum Ganzen Urteil des Bundesgerichts 2C_305/2011 vom 22. August 2011 E. 2.4 f.).

In der angesprochenen verfahrensleitenden Verfügung des instruierenden BJD vom 22. Dezember 2020, unterzeichnet durch den damaligen Leiter Rechtsdienst, wurde in Ziffer 4 erwägungsweise was folgt ausgeführt:

"Da im Übrigen der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Rigenbachstrasse (Sälipark) nach summarischer Prüfung genehmigungsfähig erscheint, wäre ein negativer Endentscheid aufgrund der fehlenden Publikation und Neuauflage des ergänzten Plans unverhältnismässig. Der Vorinstanz wird daher die Möglichkeit erteilt, die Ergänzungen des Gestaltungsplans und der Sonderbauvorschriften erneut zu publizieren und öffentlich aufzulegen, damit der Rechtsschutz von Dritten gewahrt wird."

Die verfahrensleitende Verfügung erging nach über einem Jahr seit Eingang des Genehmigungsantrags und -dossiers der Stadt Olten (vgl. Schreiben vom 31. Oktober 2019 der Direktion Bau der Stadt Olten ans kant. Amt für Raumplanung) und mehr als sechs Monate nach abgeschlossenem Schriftenwechsel zwischen den Parteien (vgl. Triplik der Beschwerdeführerinnen 3 vom 29. Mai 2020). Es kann als notorisch gelten, und geht auch aus der vorstehend zitierten Erwägung hervor, dass bei diesem Verfahrensstand bereits eine eingehende - wenn auch noch nicht abschliessende - Recht- und Zweckmässigkeitsprüfung der Planung erfolgen konnte. Aus Sicht der Verfahrensökonomie schien es deshalb klar geboten, der Stadt Olten die partielle Neuauflage der Planung zu ermöglichen. Umgekehrt wäre es geradezu treuwidrig gewesen, die Planung zwecks Heilung eines Verfahrensfehlers (durch teilweise Neuauflage) an die Vorinstanz zurückzuweisen, im Wissen darum, dass sie gemäss summarischer Prüfung aufgrund anderer Aspekte (Mängel) offensichtlich ohnehin nicht als recht- und zweckmässig genehmigt werden könnte.

Im Übrigen gehört es gerade zum Wesen der effizienten Verfahrensinstruktion (Prozessleitung), dass sich die instruierende Behörde (respektive Person) zur Streitsache nach und nach ein konkreteres Bild macht. Etwas anderes wäre zielloos – keine Prozessleitung. Aufgabe dieser ist es, die Streitsache ab Rechtshängigkeit dem Entscheid - d. h. der materiellen Beurteilung - oder einer andern Art der Erledigung entgegenzuführen. Nebst dem Schriftenwechsel und dem Beweisverfahren umfasst sie somit auch die Entscheidvorbereitung im engeren Sinn, weshalb sich eine - wenn auch bloss vorläufige - Würdigung als unabdingbar erweist.

Hinzu kommt vorliegend, dass der damalige Leiter Rechtsdienst des BJD, welcher die verfahrensleitende Verfügung vom 22. Dezember 2020 unterzeichnet hat, bekanntlich nicht Mitglied des entscheidenden Regierungsrates ist, und letzterer bei seinen Entscheiden an die Anträge der vorbereitenden Departemente auch nicht gebunden ist.

Das Ausstandsbegehren ist demnach nicht gerechtfertigt und abzuweisen. Ein persönliches Interesse des damaligen Leiters des departementalen Rechtsdienstes am Ausgang des Verfahrens bestand nicht und wurde auch nicht geltend gemacht. Bei diesem Ausgang kann offen bleiben, ob die angebliche Befangenheit von der Beschwerdeführerin 2 rechtzeitig gerügt worden ist. So sind Ausstandsbegehren nämlich unverzüglich nach Bekanntwerden des angerufenen Ausstandsgrundes zu stellen.

Auf die in der Eingabe vom 12. Januar 2021 weiter erhobene Rüge angeblich fehlender Rechtmässigkeit einer bloss partiellen erneuten Planaufgabe ist nachfolgend bei der Beschwerdebehandlung einzugehen.

2.7 Behandlung der Beschwerden

Die Beschwerden werden bis auf die Eintretensfrage (vgl. dazu unmittelbar nachfolgend) einzeln behandelt. Dabei wird dem Aufbau der Rügen der Beschwerdeführer/-innen gefolgt, und es werden die Ausführungen der Parteien in sämtlichen Eingaben (Beschwerde, Vernehmlassung, Stellungnahme, Replik, Duplik, Triplik) - soweit erforderlich - zusammengefasst und im Wesentlichen wiedergegeben.

2.7.1 Eintreten

Während der Auflagefrist kann jedermann, der durch einen Nutzungsplan besonders berührt ist und an dessen Inhalt ein schutzwürdiges Interesse hat, beim Gemeinderat Einsprache erheben (vgl. § 16 Abs. 1 PBG). Nach § 17 Abs. 1 PGB kann gegen den Entscheid des Gemeinderats innert zehn Tagen beim Regierungsrat Beschwerde geführt werden. Nach § 12 Abs. 1 VRG ist zur Beschwerde legitimiert, wer durch eine Verfügung oder einen Entscheid besonders berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an dessen/deren Aufhebung oder Änderung hat.

Die Beschwerdegegnerin stellt die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerinnen 1 und 2 infrage.

Ein Kriterium für die Beurteilung der Beschwerdebefugnis ist die räumliche Distanz der Liegenschaft eines Beschwerdeführers zum Planungssperimeter. In der bundesgerichtlichen Rechtsprechung wurde die Legitimation des Nachbarn bis zu einem Abstand von ca. 100 m regelmässig bejaht. Bei grösserer Entfernung muss der Beschwerdeführer eine Beeinträchtigung (Mehrbeeinträchtigung) aufgrund der konkreten Gegebenheiten substantiiert glaubhaft machen. Es handelt sich beim Abstand allerdings nicht um ein absolutes Kriterium. Die Legitimation ergibt sich denn auch nicht unmittelbar aus der räumlichen Nähe, sondern aus der daraus herrührenden besonderen Betroffenheit. Es ist eine Gesamtabwägung aller Interessen vorzunehmen (vgl. Urteil 1C_346/2011 vom 1. Februar 2012 E. 2.3). Das Beschwerderecht wird in der Regel anerkannt, wenn der Bau oder Betrieb einer projektierten Anlage mit Sicherheit oder grosser Wahrscheinlichkeit zu Immissionen führt und der Beschwerdeführer durch diese - seien es Lärm-, Staub-, Erschütterungs-, Licht- oder andere Einwirkungen - betroffen wird (Urteil BGer 1C_101/2016 vom 21. November 2016, E. 3.3. m.w.H.).

Die Beschwerdeführerin 1 wohnt am Krummackerweg 51 und damit knapp 110 m (Luftlinie) vom Planperimeter entfernt. Gemäss eigenen Angaben hat sie direkten Sichtkontakt zur Bauparzelle. Das Projekt habe eine direkte Beeinträchtigung (Immissionen) ihrer Liegenschaft zur Folge.

Vorliegend übersteigt die Entfernung zum Planungssperimeter zwar knapp das Mass, ab welchem nach der Faustregel des Bundesgerichts die für die Bejahung der Legitimation erforderliche Beziehungsnähe in der Regel erreicht wird. Es handelt sich vorliegend jedoch um die Planung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums von regionaler Bedeutung, welches aufgrund seiner Grösse im kantonalen Richtplan verankert ist (vgl. oben Ziff. 2.2.1). Dessen Auswirkungen

(Sichtbarkeit, Einkaufsverkehr) führen unbestreitbar zu einer besonderen Betroffenheit der Beschwerdeführerin 1. Ihre Legitimation ist daher zu bejahen.

Die Beschwerdeführerin 2 ist Eigentümerin des Grundstücks GB Olten Nr. 819, welches gut 150 m (Luftlinie) vom Gestaltungsplanperimeter entfernt liegt. Das Grundstück befindet sich direkt am sogenannten Bifangplatz, in welchen die Bifangstrasse mündet. Der Sälipark soll unter anderem über die Bifangstrasse erschlossen werden. Der Raumplanungsbericht sieht ein gegenüber dem Jahr 2015 vergrössertes Verkehrsaufkommen über die Bifangstrasse bzw. den Bifangplatz vor (durchschnittlicher Werktagerverkehr [DWV]: + 400 Fahrzeuge/Tag; vgl. Raumplanungsbericht, S. 29 und 48). Ferner soll die Anlieferung für den Sälipark neu auch via Bifangplatz - Bifangstrasse ablaufen (vgl. Raumplanungsbericht, S. 41). Die zu erwartenden Auswirkungen der Planung auf die Liegenschaft der Beschwerdeführerin 2 sind entsprechend nach Art und Intensität so beschaffen, dass sie auch bei objektivierter Betrachtungsweise besonders davon betroffen ist und demnach ihre Legitimation zu bejahen ist.

Die Beschwerdeführerinnen 3 sind Miteigentümerinnen des vom Planperimeter erfassten Grundstücks Nr. 1902 und daher ohne weiteres zur Beschwerde legitimiert.

Der Beschwerdeführer 4 ist als kantonale Vereinigung im Sinne von § 16 Abs. 2 PBG ebenfalls zur Beschwerde legitimiert.

Sämtliche Beschwerdeführer/-innen haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Auf ihre frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden ist daher grundsätzlich einzutreten.

2.7.2 Beschwerde von Käthi Vögeli (Beschwerdeführerin 1)

2.7.2.1 Anträge und Beweisofferten

Die Beschwerdeführerin 1 stellt mit Beschwerde vom 27. Juni 2019 folgende Anträge:

1. Die Erschliessung des Säliparks 2020 hat ausschliesslich von Süden via den «Sälikreisel» zu erfolgen.
Ergänzende Anträge: Bei allfälliger Zurückweisung des Antrages, dass die Erschliessung ausschliesslich von Süden via "Sälikreisel" erfolgen soll:
 - a) Eine allfällige nördliche Erschliessung darf nicht via Bifangstrasse stattfinden.
 - b) Sollte doch eine allfällige Ein-/Ausfahrt aus Norden erfolgen, müsste sie zwingend via Von-Roll-Strasse erfolgen und müsste unterhalb vom Coop-Sälihof in eine Einfahrt münden.
2. Die Riggerbachstrasse ist für den motorisierten Individualverkehr MIV ab Von-Roll-Strasse bis Reiserstrasse gesperrt und dient als Begegnungszone. Für die Sperrung werden Poller eingesetzt. Der öffentliche Verkehr darf die Riggerbachstrasse befahren.
3. Die Sperrung der Riggerbachstrasse unterhalb Kindergarten / Krummackerweg mit Pollern ist zwingend durchzuführen.
4. Der Bifangplatz ist a) zu entlasten und b) aufzuwerten. Vgl. dazu "Intergrale Strategie Olten Ost 2014 - 2021".
5. Die Bifangstrasse und der Bifangplatz sind als Verbindungsglied zu den Quartieren nördlich der Unterführungsstrasse / Aarauerstrasse fussgängerfreundlich und möglichst verkehrsfrei zu halten. Die Begegnungszone ist auf die Bifangstrasse und den Bifangplatz auszuweiten.
6. Der geplante Ausbau des Busangebotes darf zu keiner erheblich grösseren Lärmbelastung für die Quartierbewohner führen. Der Lärmschutz ist einzuhalten.

7. Die Konzepte zur Umsetzung der Strategien zur Reduktion des Verkehrsaufkommens müssen vor einer Bewilligung des Gestaltungsplans und des Bauvorhabens vorliegen.
8. Der Markt verbleibt an der Bifangstrasse. An Samstagen wird die Bifangstrasse für den Markt freigehalten.
9. Das Gesamtvolumen des Projekts ist zu verkleinern.
10. Der an die Riggerbachstrasse grenzende Trakt des Säliparks 2020 ist um drei Etagen tiefer zu bauen, d.h. in der Gesamthöhe auf max. 12 m zu re-dimensionieren.
Bei allfälliger Zurückweisung dieses Antrages 10:
Antrag 10b) Der an die Riggerbachstrasse grenzende Trakt des Säliparks 2020 ist um zwei Etagen tiefer zu bauen, d.h. in der Gesamthöhe auf max. 15 m zu redimensionieren.
Die Gebäudehöhe des Säliparks 2020 soll nicht höher sein als die Fachhochschule und das Hotel Arte.
11. Das reduzierte Parkplatzangebot muss so ausgerichtet sein bzw. darf nicht dazu führen, dass Bewohner, Beschäftigte, Besucher oder Kunden des Säliparks 2020 die Parkplätze der Blauen Zone im Wohnquartier aufsuchen. Insbesondere für die Zeiten ohne Zeiteinschränkung in der Blauen Zone (am Abend und an Sonntagen) sind griffige Massnahmen vorzusehen, um ein Fremdparkieren im Wohnquartier (z.B. bei Sonntagsverkäufen, etc.) zu unterbinden.
 - Die Parkplatzfrage ist neu zu überprüfen. Ziel: Kein Fremdparkieren im Quartier und kein erhöhtes Verkehrsaufkommen.
12. Bei allen Varianten: Ein Monitoring und Controlling ist vor und nach dem Neubau vorzunehmen. Dabei ist v.a. auch die Fremdeinwirkung auf das Wohnquartier zu überprüfen, u.a. die Blauen Parkplätze im Quartier zu kontrollieren (z.B. Wie viele ohne Anwohnerparkkarte vorher/nachher?)
 - Monitoring und Controlling müssen zwingend als Auflage in der Baubewilligung bzw. als öffentlich-rechtliche Verpflichtung im Grundbuch festgesetzt werden.
 - Die Auflagen müssen eingehalten werden.
 - Die Ergebnisse müssen der Bevölkerung zugänglich sein und sind öffentlich zu publizieren.
 - Das Monitoring und Controlling inkl. Auswertung der Schrankenanlagen muss rechtlich zwingend über Jahre durchgeführt werden (nicht nur die ersten drei Jahre!).
 - Bei Überschreitung der Vorgaben sind jeweils Massnahmen zu ergreifen und die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes muss gewährleistet sein.
13. Die geplante Bewirtschaftung der Parkfelder innerhalb des Perimeters ab der 1. Minute muss auch für die Zukunft rechtlich bindend festgeschrieben werden. Eine Rückvergütung (z.B. durch Geschäfte) für das Parking ist nicht zulässig.
14. Einer Ausweitung des Anlieferungsregimes / der Anlieferungswege (Zu- und/oder Wegfahrt) für Transportlieferwagen/Sattelzüge zur Seite Riggerbachstrasse/Bifangstrasse darf nicht stattgegeben werden.
15. Es ist sicherzustellen, dass Kontrollen im Quartier (Schleichverkehr, Fremdparkieren) immer wieder und in kurzen Abständen durchgeführt werden.

Mit Replik vom 22. Januar 2020 stellte die Beschwerdeführerin 1 diverse weitere ("ergänzende") Anträge. Es wird diesbezüglich auf das genannte Aktenstück selbst verwiesen. Soweit diese Anträge denn überhaupt neu, d. h. tatsächlich ergänzend sind, den Streitgegenstand folglich weiter, kann darauf nicht eingetreten werden. So deshalb, weil Anträge materieller Art innert der 10-tägigen Beschwerdefrist zu stellen sind und der dadurch abgesteckte Streitgegenstand nach

Ablauf der Beschwerdefrist nicht mehr ausgedehnt, sondern nur noch eingeeengt werden kann. Damit ist auf die Beschwerde im entsprechenden Umfang nicht einzutreten. Davon betroffen ist in erster Linie das ergänzende Begehren Nr. 4, mit welchem neu die Nichtgenehmigung des Planwerks insgesamt beantragt wird, aber auch etwa das erst nachträglich gestellte Begehren um Zuspruch einer Parteientschädigung.

Zu Beweiszwecken reichte die Beschwerdeführerin mehrere Fotografien zu den Akten, alle von ihrem Domizil (Krummackerweg 51) aus aufgenommen, und zwar: zusammen mit der Beschwerde eine Aufnahme des Baugespanns (vor dem Hotel Arte im Hintergrund) vom Dezember 2016 und zusammen mit der Replik mehrere Aufnahmen von Verkehrssituationen bei der Ein- und Ausfahrt des aktuellen Parkplatzes "Freizeitland" auf GB Nr. 5984, aufgenommen im Februar 2020.

Vorinstanz und Beschwerdegegnerin beantragen die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei, und zwar unter Kostenfolge (Vorinstanz) bzw. Kosten- und Entschädigungsfolge (Beschwerdegegnerin) zulasten der Beschwerdeführerin.

2.7.2.2 "Stufengerechte Vorbringen"

Die Beschwerdegegnerin bezeichnet etliche Anträge und Ausführungen der Beschwerdeführerin 1 als nicht stufengerecht. Die Beschwerdeführerin ihrerseits bestreitet dies. Es wird nachstehend einzelfallweise auf die Frage einzugehen sein.

Im Übrigen fällt auf, dass die 15 Anträge (Beschwerdebegehren) bereits in der Einsprache an den Stadtrat vom 30. Juni 2018 so gestellt worden sind, d. h. exakt wortgleich [einziger Unterschied: Die beiden (als "ergänzende Anträge" bezeichneten) Eventualbegehren sind jetzt Antrag 1 zugeordnet, derweil sie in der Einsprache noch ganz am Schluss - nach Antrag 15 - aufgeführt waren.]. Trotz der Vielzahl an Anträgen fehlt das zentrale Rechtsbegehren, nämlich, dass der Planbeschluss (Prot.-Nr. 215) und der abschlägige Einspracheentscheid (Prot.-Nr. 208) des Stadtrates, beide datierend vom 17. Juni 2019, aufzuheben seien. Dieses Begehren wird jedoch als "implizit mit gestellt" angenommen, zumal es sich um eine Laienbeschwerde handelt.

Ferner entspricht die Begründung der Beschwerde über nicht unwesentliche Strecken jener der früheren Einsprache, sei es gänzlich unverändert (vgl. lit. e und i) oder auch leicht ergänzt (vgl. lit. a, b, d und k), derweil nur unter den Buchstaben c, f, g, h, l, m, n, o, p und q auf den angefochtenen Einspracheentscheid Bezug genommen oder/und wirklich Neues vorgetragen wird.

2.7.2.3 Gesamtvolumen / Mehrverkehr (vgl. lit. a Beschwerdeschrift)

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerin 1 erachtet - zusammengefasst - das Gesamtvolumen des Projekts angesichts der engen Zufahrtswege und seiner Nähe zum Wohnquartier und den Schulhäusern als zu gross. Das Projektvolumen sei zu verkleinern (Antrag 9). Es widerspreche der Strategie "Olten Ost 2014 - 2021", da es mit Sicherheit ein grösseres Verkehrsaufkommen, insb. durch Autos, generieren würde.

Die Beschwerdegegnerin bezeichnet die Ausführungen der Beschwerdeführerin als reine Kritik, die weder belegt noch begründet sei, und verweist auf die Erwägungen des Stadtrates im angefochtenen Entscheid.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Die streitbetroffene Planung ist in eine Planungskaskade eingebettet und beruht auf einer Festlegung im kantonalen Richtplan (vgl. oben Ziff. 2.2.1). Es kann diesbezüglich auf Ziff. 2 des Regierungsratsbeschlusses betreffend Richtplananpassung sowie auf Kap. 2.3 des Raumplanungsberichts verwiesen werden.

Die Organisation der (verkehrsmässigen) Erschliessung des Säliparks (d. h. der Umgang mit dem durch diesen generierten Verkehr) orientiert sich an der Gesamtstrategie des *Mobilitätsplans Olten* (MPO). Letztere wurde vom Stadtrat am 10. August 2015 verabschiedet und zielt u.a. darauf ab, den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Stadt zu reduzieren. Die im MPO festgelegte Gesamtstrategie soll mit nachlaufenden Teilkonzepten umgesetzt werden, deren Erarbeitung aber noch nicht abgeschlossen ist [Hinweis: Das ebenfalls als Teil der Umsetzung verstandene städtische Parkierungsreglement ist vom Oltner Stimmvolk am 10. Februar 2019 verworfen worden.]. Dem Projekt Sälipark wiederum kommt die Bedeutung eines parallel (zu den Teilkonzepten) laufenden Pilotprojekts zum MPO zu (vgl. Ziff. 4.1 Raumplanungsbericht). Weil der MPO für alle Vorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern ein Mobilitätskonzept verlangt, das spätestens zusammen mit dem Baugesuch vorzulegen ist, umfassen die orientierend aufgelegenen Unterlagen zum Projekt Sälipark 2020 [Teilzonenplan mit Zonenvorschriften sowie den Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)] nebst dem Umweltverträglichkeitsbericht und dem (üblichen) Raumplanungsbericht, der sich jedoch schwergewichtig (nämlich über rund 35 Seiten hinweg) mit dem Verkehr und seinen Auswirkungen auf das umliegende Quartier befasst (siehe a.a.O., Ziff. 4 und 5), eben auch ein separates Mobilitätskonzept. Dieses selbst umschreibt seinen Zweck u.a. wie folgt: "Es wird aufgezeigt, wie der motorisierte Verkehr reduziert und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gefördert werden können. Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes sind u.a. die Analyse und Zielsetzung sowie die Definition der Massnahmen, um die Verkehrswirkung zu optimieren. Es werden Methoden bestimmt, mit welchen die Wirkung überprüft wird, und Steuerungsmassnahmen definiert, die bei Nichterreichen der gesetzten Ziele greifen. [...] Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die Vorgaben aus dem Mobilitätsplan Olten (MPO) zu erfüllen und damit zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten beizutragen. Dabei soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) plafoniert werden. Dies soll zum einen durch teilweise Verlagerung des bestehenden motorisierten Verkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr erreicht werden. Zum anderen soll der Neu- bzw. Mehrverkehr bei Neubauvorhaben soweit wie möglich reduziert werden, indem ein reduziertes Parkfeldangebot realisiert wird" (vgl. a.a.O., Ziff. 1.3).

Die für die Umsetzung der im Mobilitätskonzept definierten Zielsetzungen [kurz zusammengefasst: die Begrenzung des (zusätzlich anfallenden) MIV - nämlich insb. durch Verlagerung in Richtung öff. Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) - und seine möglichst quartierverträgliche Abwicklung] vorgesehenen Massnahmen sind zum überwiegenden Teil im grundeigentümergebundenen Gestaltungsplan (Bsp: abschliessende Verortung der Tiefgaragein- und -ausfahrten und der Anlieferungsstellen) und den zugehörigen Sonderbauvorschriften (vgl. §§ 11 - 14) fixiert. Als Beispiele zu erwähnen sind etwa die zahlenmässige Begrenzung der im Planperimeter zulässigen Autoabstellplätze (vgl. § 11 Abs. 4 SBV), die im Jahresmittel einzuhaltende maximale tägliche Fahrtenzahl (sog. Fahrtenplafond) (vgl. § 11 Abs. 6 SBV) oder die Pflicht, die Einstellhallenplätze ab der ersten Minute zu bewirtschaften (vgl. § 11 Abs. 3 SBV). Dazu kommen - im entsprechenden Verfahren umzusetzende - flankierende Massnahmen verkehrspolizeilicher Art ausserhalb des Planperimeters (vgl. Ziff. 5 Raumplanungsbericht), denen die Aufgabe zukommt, das gewählte Erschliessungsregime zu gewährleisten und das umliegende Wohnquartier vor Fremdverkehr zu schützen.

Die im Raumplanungsbericht (Ziff. 4.6) für das Projekt prognostizierte - und von den Sonderbauvorschriften gleichzeitig entsprechend plafonierte - durchschnittliche (Jahresmittel) werktägliche Fahrtenzahl von 6'100 entspricht gegenüber dem Ist-Zustand (5'600 Fahrten; vgl. Ziff. 4.2

Raumplanungsbericht) einer Zunahme um 500 Fahrten respektive knapp 9 % und wird vom Regierungsrat unter Berücksichtigung des gewählten Erschliessungsregimes und der zu dessen Gewährleistung (Sicherstellung) vorgesehenen flankierenden Massnahmen (vgl. Ziff. 4.5 und 5 Raumplanungsbericht) als quartierverträglich beurteilt.

Die einzelnen Aspekte sind nachfolgend im Zusammenhang mit den konkreten Rügen der Beschwerdeführerin zu behandeln.

Die Beschwerdeführerin beruft sich noch auf eine Aussage in der im Auftrag des Stadtrats erarbeiteten "Integralen Strategie Olten ost 2014 - 2021", datierend vom Oktober 2013. Dort wird in der einleitenden Zusammenfassung ("Management Summary") unter der Rubrik "Handlungsfeld 4 - Mobilität" festgehalten: "Die Mobilität soll sich konsequent siedlungsverträglich entwickeln und im Hinblick auf die Ermöglichung von Innenentwicklung und Verdichtung gesteuert werden. Dies bedingt einen Ausbau beim öffentlichen und Langsamverkehr. Der motorisierte Individualverkehr wird aufgrund beschränkter Strassen-Kapazitäten eingedämmt, der quartierfremde Verkehr soll minimiert werden. Bei Arealentwicklungen kommen nachhaltige Mobilitätskonzepte zum Zug." Die Beschwerdeführerin zitiert ihrerseits - und damit völlig vom Kontext isoliert - allein den dritten der vier wiedergegebenen Sätze, dessen Gehalt jedoch bereits durch die zwei vorstehenden und den nachstehenden Sätze bzw. Satz massgeblich relativiert wird. Im Übrigen ist im genannten Papier - einer Art (behördenverbindlichem) Leitbild - im Teil B unter Ziff. 1.1 u.a. Folgendes entnehmen: "Städtebauliche Projekte: Namentlich in den urbanen Gebieten westlich der Reiser- und Florastrasse besteht ein grosses städtebauliches Veränderungspotenzial. In mehreren Arealen bieten sich in der Zukunft Chancen zur Strukturaufwertung. Es gilt, diese durch geeignete kooperative Verfahren zu nutzen und diese mit den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Zielen zu verknüpfen. [Absatz] Mit der Arealentwicklung Giroud Olma bietet sich u.a. die Chance zur Durchmischung des südlichen Bifang mit Wohnnutzungen. Damit kann eine Restrukturierung des Gebiets hin zu einem attraktiven, lebendigen Stadtteil gelingen. Voraussetzung sind eine genügende Durchbindung mit Wegen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung und Lösungen in der Erschliessungs- und Parkierungsfrage. [Absatz] Auf strategischer Ebene geht es also darum, die vorhandenen Arbeits- und Einkaufsnutzungen im Bifang mit einem substanziellen Wohnanteil zu ergänzen, sowie die Verbindungen und Aufenthaltsqualitäten zu verbessern. Nur so können letztlich die Chancen und Synergieeffekte aus dem Ausbau der Bildungsinstitutionen besser genutzt und langfristig in Wert gesetzt werden. [Absatz] Die bereits laufenden Projekte (...) dienen als Impulsgeber für die Entwicklung Olten ost." Die von der Beschwerdeführerin gerügte angebliche Unvereinbarkeit des Projekts Sälipark 2020 mit der "Integralen Strategie Olten ost 2014 - 2021" kann damit nicht bestätigt werden.

2.7.2.4 Fremd- und Schleichverkehr, "Parkdruck" auf das Wohnquartier (vgl. lit. b Beschwerdeschrift)

a) Vorbringen der Parteien

Laut Beschwerdeführerin darf das reduzierte Parkplatzangebot nicht dazu führen, dass Kunden/Bewohner/Beschäftigte des Säliparks auf die Parkplätze der Blauen Zone im umliegenden Quartier ausweichen. Es seien griffige Massnahmen zur Unterbindung des Fremdparkierens im Quartier vorzusehen. Die Parkplatzfrage sei neu zu prüfen (Antrag 11). Angesichts der Grösse des Projekts und des beschränkten Angebots an Abstellplätzen sei die Gefahr gross, dass Autofahrer/-innen künftig noch vermehrt ins Wohnquartier ausweichen und hier zusätzlichen Verkehr und "erhöhten Parkdruck" verursachen würden. Die Blaue Zone sei über Mittag, am Abend (Abendverkauf) und an Sonntagen (Sonntagsverkäufe) wirkungslos. Es sei verlockend, im naheliegenden Quartier gratis zu parkieren. Leidtragende seien die Quartierbewohner. Konzepte (Strategien) zur Reduktion des Verkehrsaufkommens [im Quartier] würden gemäss Raumplanungsbericht nicht vorliegen, müssten jedoch vor Genehmigung des Gestaltungsplans vorliegen (Antrag 7). Ohne abschliessende Konzepte könne die Situation nicht beurteilt werden.

Die Beschwerdegegnerin führt aus, Antrag 7 sei nicht stufengerecht und Antrag 11 stelle keinen Antrag dar. Das Parkplatzangebot sei reduziert. § 11 Abs. 6 SBV sehe eine Fahrtenbeschränkung vor und die Pflicht, Massnahmen nach Mobilitätskonzept zu treffen, wenn der Schwellenwert überschritten sei. § 11 Abs. 7 SBV sehe eine Ausfahrtbeschränkung vor. Damit sei das Anliegen erfüllt. Weiter merkt die Beschwerdegegnerin an, es habe zum Erschliessungsregime des Säliparks 2020 eine umfassende Variantenevaluation stattgefunden. Die Festlegung des Verkehrsregimes im Quartier liege im Zuständigkeitsbereich der Stadt Olten und erfolge in separaten verkehrsrechtlichen Verfahren. Allerdings sei vorgesehen, die Riggerbachstrasse westlich [recte: östlich] des Perimeters für den motorisierten Verkehr zu sperren, und auf der Engelbergstrasse solle nur noch Zubringerdienst und Zufahrt für Anwohner möglich sein. Diese Massnahmen seien geeignet, Fremd- und Schleichverkehr zu vermeiden. Im Übrigen werde sich auch niemand für die Miete einer Wohnung im projektierten Neubau interessieren, wenn für ihn/sie das Vorhandensein eines Autoabstellplatzes unabdingbare Voraussetzung sei.

In ihrer Replik bekräftigt die Beschwerdeführerin, dass sämtliche Aspekte, welche das Verkehrsaufkommen rund um ein neues grosse Bauvorhaben betreffen würden, also auch eine zu erwartende Erhöhung des Schleich- und Fremdverkehrs und ein "Parkdruck" auf das anliegende Quartier, bereits auf Stufe Nutzungsplanung beurteilt werden müssten, zumal das Quartier bereits bei der jetzigen Grösse des Säliparks von Schleichverkehr beeinträchtigt werde.

Dem hält die Beschwerdegegnerin in ihrer Duplik entgegen, die Beschwerdeführerin rüge rund um ihre Anträge 11, 12 und 15 "... einerseits fehlende Verkehrsanordnungen für die Zukunft und andererseits Vollzugsprobleme in der Verkehrskontrolle." Beides aber seien keine Fragen, welche Gegenstand des vorliegenden Planungsverfahrens bilden würden.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Anfechtungsobjekt bildet der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggerbachstrasse" (nachfolgend: streitbetroffene Planung). Der Beschwerdeführerin ist darin zuzustimmen, dass bei der Beurteilung der Recht- und Zweckmässigkeit eines Nutzungsplans auch Momente ausserhalb des Planperimeters mit einzubeziehen sind, soweit diese mit dem Plan in ursächlichem Zusammenhang stehen und bereits absehbar sind, d. h. mit ihrem Eintreten mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit zu rechnen ist. Auswirkungen auf den MIV in der näheren Umgebung des Planperimeters bilden geradezu das Paradebeispiel solcher Momente. Entsprechend bilden die (erstellten und vermuteten) Auswirkungen des im Perimeter des vorliegenden Teilzonen- und Gestaltungsplans (aktuell und künftig) erzeugten Verkehrs denn auch gerade den Schwerpunkt der im Raumplanungsbericht abgebildeten Untersuchungen. Mit dem Blick auf Auswirkungen der Planung über ihren Perimeter hinaus geht logisch einher, dass auch Massnahmen vorgesehen werden können und ggf. müssen, die ausserhalb des Perimeters ihre Wirkung entfalten sollen und die evtl. auch verfahrensmässig ausserhalb der sie erforderlich machenden Planung umgesetzt werden müssen (sog. flankierende Massnahmen). Wie die Beschwerdeführerin richtig erkennt, muss die Erforderlichkeit und Wirksamkeit derartiger Massnahmen bereits jetzt abgeschätzt werden. Sollten namhafte, nicht gewollte und nicht tragbare Auswirkungen auf die nähere Umgebung des Planperimeters abzusehen bzw. zumindest ernsthaft zu vermuten sein, ohne dass taugliche Gegenmassnahmen (in der nötigen Konkretisierung) bereits bereitstehen würden, müsste die Planung je nachdem als offensichtlich unzweckmässig beurteilt werden.

Die Rüge der Beschwerdeführerin, dass Besucher/-innen des Säliparks zum Parkieren in die Blauen Zonen des angrenzenden Wohnquartiers ausweichen werden, ist zwar nicht gänzlich von der Hand zu weisen, wird aber auch nicht weiter substantiiert. Erfahrungsgemäss geht man den Weg des geringsten Widerstandes. In diesem Sinne ist aktuell offenbar der Parkplatz "Freizeitland" an der Riggerbachstrasse der beliebteste (mit dem grössten Umschlag); so, weil gut zu erreichen, ebenerdig, nahe des Haupteingangs gelegen und offenbar nicht ab der ersten Minute

gebührenpflichtig. Gemäss Planung wird er - wie die übrigen drei heute vorhandenen oberirdischen Parklätze auch - entfallen; es wird nur noch die (auf 685 Plätze erweiterte) Einstellhalle (respektive zusammenhängenden drei Einstellhallen) geben, wo das Parkieren ab der ersten Minute gebührenpflichtig sein wird. Dabei darf davon ausgegangen werden, dass der weitaus grösste Teil der Besucher/-innen alsdann auch von der (nunmehr erste Wahl darstellenden) Einstellhalle Gebrauch machen und nicht - um die (bescheidene) Parkgebühr zu umgehen - den mühsamen Weg des "suchenden Kreisens" im Quartier auf sich nehmen wird. Dieses Verhalten (unmittelbares Aufsuchen der Tiefgarage) wird sich spätestens dann einstellen, wenn einige Versuche, im Quartier einen Parkplatz zu finden, - weil von andern ebenfalls unternommen - aufgrund des beschränkten Angebots an Strassenabstellplätzen erfolglos ausgefallen sein sollten. Das von der Beschwerdeführerin befürchtete Verhalten dürfte sich deshalb - nach kurzer Anlaufzeit - auf jene (Spitzen-)Zeiten beschränken, in denen die Tiefgarage ausnahmsweise voll belegt ist, wobei sich der "Lerneffekt" (aufgrund beschränkter Erfolgsaussicht) auch hier durchsetzen dürfte. Gleichzeitig sieht der Raumplanungsbericht durchaus flankierende Massnahmen zugunsten der Quartieranwohner vor (vgl. Ziff. 5 Raumplanungsbericht). Weiter denkbar - und im verkehrsrechtlichen Verfahren umzusetzen - wäre etwa eine (weitere) Verkürzung der zulässigen Parkdauer unter gleichzeitiger Einführung der Anwohnerprivilegierung. Zu guter Letzt gilt es immerhin noch zu erwähnen, dass den Anwohnern kein exklusives Recht auf Benützung der Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum zusteht, auch wenn des "Fremdparkieren" in Quartieren zunehmend als Ärgernis wahrgenommen wird.

Für den Regierungsrat ist im Übrigen nachvollziehbar, dass eine gewisse Weiterentwicklung und Stärkung des bestehenden städtischen Einkaufs- und Dienstleistungsangebots in Zentrumsnähe erwünscht und insofern aus planerischer Sicht auch zweckmässig ist. Der kantonale Richtplan sieht - wie bereits erwähnt - eine Erweiterung am bestehenden Standort denn auch vor. Dass der zusätzlich generierte Verkehr einen abgestimmten Handlungsbedarf auslöst, wurde von der Vorinstanz erkannt und ergibt sich aus den Planunterlagen.

2.7.2.5 Erschliessungsvarianten (vgl. lit. c und e Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Laut Beschwerdeführerin ist der Sälikpark ausschliesslich von Süden her - via Sälikreisel - zu erschliessen (Antrag 1). Damit könnten der MIV, der ÖV und der Langsamverkehr entflochten werden, was gleich mehrere Vorteile mit sich bringen würde (u.a.: Entlastung des Quartiers, erhöhte Verkehrssicherheit für Kindergärtler und Schüler, Ermöglichung einer echten Begegnungszone im Bereich Riggerbach- und Bifangstrasse). Wenn die Vorinstanz ausführe, die Kapazitätsreserven des Sälikreisels seien begrenzt, so gelte dies auch für die Erschliessung von Norden her. Für eine allfällige Erschliessung von Norden her komme - wenn überhaupt - höchstens eine Ein-/Ausfahrt unterhalb des Coop-Gebäudes Sälihof infrage, und zwar mit Verkehrsführung ausschliesslich über die Von Roll-Strasse, nicht (auch) über die Bifangstrasse (Eventualanträge 1a und 1b).

Die Beschwerdegegnerin erachtet Antrag 1 bzw. die Eventualanträge 1a und 1b als nicht stufengerecht. Sie gehörten ins dereinst nachlaufende Baubewilligungsverfahren, weshalb vorliegend darauf nicht einzutreten sei. Die Festlegung des Verkehrsregimes im Quartier liege im Zuständigkeitsbereich der Stadt Olten und erfolge in einem separaten (verkehrsrechtlichen) Verfahren.

Die Beschwerdeführerin wiederum führt in ihrer Replik u.a. aus, dass - falls der Sälikreisel bei einer Erschliessung ausschliesslich von Süden her an Kapazitätsgrenzen stossen sollte - das Gesamtvolumen des Projekts zu verkleinern sei. Betreffend die heutige Situation (mit Erschliessung des Parkplatzes Freizeitland von Norden her über die Riggerbachstrasse) nimmt sie auf die als Beweismittel zu den Akten gereichten Fotos (vgl. oben Ziff. 2.7.2.1) Bezug.

Die Beschwerdegegnerin dupliziert, es sei sinnvoll und sachgerecht, die Erschliessung eines Dienstleistungs- und Einkaufszentrums mit Wohnungen in der gegebenen Grösse und am gegebenen Standort von zwei Seiten her vorzusehen.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Gemäss § 44 Abs. 1 PBG bezwecken Gestaltungspläne eine architektonisch und hygienisch gute, der baulichen und landschaftlichen Umgebung angepasste Überbauung, Gestaltung und Erschliessung zusammenhängender Flächen; sie haben insbesondere vor schädlichen Einwirkungen zu schützen. Dass die Zufahrten zur Einstellhalle - und das damit untrennbar verbundene weitere Erschliessungsregime über den Planperimeter hinaus - einer Überbauung, die aufgrund ihrer Parkplatzzahl der UVP unterliegt und deshalb auch gestaltungsplanpflichtig ist (vgl. § 46 Abs. 1 lit. b PBG), auf Stufe eben des erforderlichen Gestaltungsplans zu verorten sind - und auch das dadurch indizierte weitere Erschliessungsregime *hier* auf seine Eignung hin zu prüfen ist -, bedarf keiner weiteren Erläuterung. Insofern ist auf Antrag 1 (inkl. zugehöriger Eventualanträge) ohne weiteres einzutreten. M.a.W. ist vorliegend sehr wohl zu prüfen, ob das vorgesehene Erschliessungsregime *im Grundsatz* funktioniert. Seine detaillierte Ausgestaltung hingegen - und in diesem Zusammenhang auch relevante Aspekte der Verkehrssicherheit (etwa: Vortrittsregelung bei Kreuzungsverhältnissen, den einzelnen Verkehrsteilnehmern zuzuweisende Fahrbahnflächen etc.) - sind erst im Rahmen eines künftigen Baubewilligungsverfahrens [respektive - soweit ausserhalb des Planperimeters und auf öff. Grund (Strassenareal) gelegen - in den damit zusammenhängenden Verfahren der Anordnung verkehrsrechtlicher Massnahmen] zu prüfen, weshalb diesbezügliche Rügen dannzumal (im betreffenden Verfahren) vorzutragen sind. Insofern kann an dieser Stelle auf eine Auseinandersetzung mit den von der Beschwerdeführerin zu Beweis Zwecken zu den Akten gereichten Fotografien, die "heikle Verkehrssituationen" (Begegnungen von MIV mit Langsamverkehr/Fussgängern) im Bereich der Zufahrt zum heutigen Parkplatz Freizeitland dokumentieren, unterbleiben.

Die gewählte Verortung der Tiefgaragenzufahrten wie auch das gewählte - daran anschliessende - Verkehrsregime beruhen auf einem Variantenstudium (vgl. Ziff. 4.3 und 4.4 Raumplanungsbericht). Dabei wird im Bericht in nachvollziehbarer Weise dargelegt, weshalb die Lösung "Beibehaltung Ist-Zustand" [d. h. Erschliessung von Süden *und* von Norden her mit Erstellung einer neuen Hallenzufahrt Nord (nämlich dort, wo heute die Zufahrt zum entfallenden Parkplatz Freizeitland ist) und gleichzeitiger Aufhebung der heute weiter westlich bestehenden Zufahrt; vgl. Ziff. 4.5 Raumplanungsbericht] nicht nur als die geeignetste erkannt worden ist, sondern auch als geeignet gelten darf. Daneben ergibt sich aus dem Bericht auch deutlich, weshalb die von der Beschwerdeführerin favorisierte Lösung - die Erschliessung der Tiefgarage ausschliesslich von Süden her, d. h. über eine *einzig*e Zufahrt - nicht valabel ist. Diese würde das Wohnquartier im Norden des Planperimeters zwar zweifelsfrei entlasten, jedoch zu einer Überlastung des Sälikreisels und zudem zu unerwünschten Umwegfahrten (auf der Achse Unterführungsstrasse - Postplatz - Aarburgerstrasse - Sälikreisel - Sälistrasse) führen. Dass an der Zu- und Wegfahrt auch von/gegen Norden - und zwar auch über die Bifangstrasse - festgehalten wird, erscheint demnach auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das hiesige Wohnquartier als sachgerecht.

Aus Sicht des Verkehrs geht es grundsätzlich um die Verkehrserzeugung (die aus einer Nutzung hervorgeht), die Erschliessung sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf dem übergeordneten Strassennetz. Während die Verkehrserzeugung und Erschliessung sich im engeren Sinn auf den Gestaltungsplan beziehen, so ist für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen einer Nutzung ein grösserer Betrachtungsperimeter heranzuziehen. Wie gross dieser sein soll, lässt sich nicht allgemeingültig definieren. So wird beispielsweise bei Logistiktutzungen der Nachweis bis hin zu den Autobahnanschlüssen verlangt. In der Regel reicht das Miteinbeziehen der relevanten Verkehrsknoten im Umfeld des Gestaltungsplans aus. Vorliegend wurde der Sälikreisel (als leistungsbestimmendes Element) ins Zentrum der Betrachtung gestellt und beurteilt. Aus Sicht

der Sachverständigen des Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) wurde der Betrachtungsperimeter richtig gewählt.

Im Weiteren hat die Konsultation des AVT ergeben, dass die im Raumplanungsbericht gemachten Aussagen zum Sälikreisel nach wie vor zutreffend sind. Eine einseitige Erschliessung, nur über diesen Kreisel, würde die dortige tägliche Stauproblematik zusätzlich verschärfen und darüber hinaus auch den Knoten Postplatz zusätzlich belasten. Eine nördliche und südliche Erschliessung hingegen ermöglicht, die Verkehrslasten auf zwei Erschliessungsachsen zu verteilen und ist deshalb - aus verkehrlicher Sicht - zu bevorzugen.

Um die Auswirkungen des um geschätzte 500 Fahrten täglich erhöhten Verkehrsaufkommens (von heute im Jahresmittel durchschnittlich 5'600 Fahrten pro Werktag auf neu 6'100) auf das Wohnquartier möglichst gering zu halten, sind - wie bereits erwähnt - verschiedene flankierende Massnahmen vorgesehen. Im Zentrum stehen dabei die auf der Riggenbachstrasse einzurichten vorgesehene Begegnungszone, ferner die Sperrung dieser Strasse (für den MIV) östlich der geplanten neuen Hallenzufahrt. Zudem gilt es festzuhalten, dass ein namhafter Teil des zusätzlichen Verkehrs (im Raumplanungsbericht gestützt auf die aktuellen Verhältnisse auf gut 40 % geschätzt) über die südliche Erschliessung ablaufen wird, das Quartier folglich zum Vorn herein nicht tangieren wird. Geht man von verbleibenden zusätzlichen 300 Fahrten von bzw. gegen Norden und einer Hauptöffnungszeit von täglich 10 Stunden (Verkaufsnutzung) aus, macht dies 30 zusätzliche Fahrten pro Stunde (bzw. eine Zusatzfahrt pro 2 Minuten). Diese wiederum werden sich auf die Bifangstrasse einerseits und die Riggenbachstrasse/Von Roll-Strasse andererseits verteilen. Schliesslich darf - was die angesprochene Sicherheit der Schüler/Kindergärtler angeht - noch darauf hingewiesen werden, dass die Bifang-Schulhäuser teils auch der Schulraumversorgung der südlich und östlich gelegenen Quartiere Olten auf der rechten Aarseite dienen, weshalb hier keine unmittelbaren Konflikte mit der bereits heute vorhandenen nördlichen Zufahrt bestehen. Und zu guter Letzt verfügt die Bifangstrasse beidseitig über ein Trottoir.

Die Kapazität des übergeordneten Strassennetzes an sich wiederum kann bei der Beurteilung eines Gestaltungsplans nur am Rande eine Rolle spielen. Ein Gestaltungsplan kann sich nicht mit der Groberschliessung des Gebietes befassen und auch keine verbindlichen Festlegungen zu Anlagen derselben (jenseits seines Perimeters) treffen. Es müsste sich schon so verhalten, dass die Realisierung des Vorhabens, das mit dem Gestaltungsplan überhaupt erst ermöglicht werden soll, absehbar zu einer Überlastung von Teilen des übergeordneten Strassennetzes führt. In diesem Fall könnte der Gestaltungsplan nicht als zweckmässig beurteilt werden. So verhält es sich vorliegend aber klar nicht.

Die Erreichbarkeit des Säliparks mit dem öffentlichen Verkehr darf bereits heute als sehr gut bezeichnet werden. Der Sälipark liegt in Fussdistanz zum Bahnhof Olten (mit Knotenfunktion). Der Gestaltungsplanperimeter weist ferner grossmehrheitlich die ÖV-Güteklasse B auf, im Übrigen C (vgl. Web GIS Client Kt. Solothurn). Der Richtplan verlangt für publikumsintensive Anlagen mindestens die Güteklasse C. Weitere ÖV-kundenfreundliche und leistungsfähige Verbindungen können nachgerade im Stadtgebiet geschaffen werden. Aus den Planunterlagen geht hervor, dass diesbezüglich und in Abstimmung mit der streitbetroffenen Planung bereits planerische Überlegungen und Abklärungen erfolgt sind. Mehr kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlangt werden. Der Planungsgrundsatz von Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG ist klar erfüllt und die bereits gegebene (und bei Bedarf noch ausbaubare) ÖV-Erschliessung hält der Zweckmässigkeitsprüfung der Planung ohne weiteres stand.

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass sich die im Plan vorgesehene verkehrsmässige Erschliessung als recht- und zweckmässig erweist.

2.7.2.6 Zufahrt Tiefgarage (vgl. lit. d Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Die Beschwerdeführerin macht im Wesentlichen und sinngemäss geltend, eine Zufahrt zur Tiefgarage via Bifangplatz/Bifangstrasse widerspreche der (auf der Riggerbachstrasse, im Bereich vor dem Sälipark) angestrebten Begegnungszone. Ebenso wenig sei eine an Schulen und Kindergärten vorbeiführende Hauptzufahrt sinnvoll. Die Sicherheit und das Wohlbefinden der Kinder gingen vor. Die Zufahrt widerspreche ferner § 1 Abs. 3 der vorgesehenen neuen Zonenvorschrift, wonach der "... Freiraum ... als Platzabfolge mit hoher Aufenthaltsqualität und Identität stiftender Gestaltung auszuführen" sei und der "... Anlieferungsverkehr und die Vorfahrt zu den einzelnen Gebäuden ... sich diesem Ziel unterzuordnen" hätten. Mit ihrer Überkreuzung von Fussgängen- und Radwegen (auf der verkehrsberuhigten Riggerbachstrasse) behindere die Zufahrt den Fluss aller Verkehrsbeteiligten. Schliesslich sei sie auch nicht vereinbar mit der "Integralen Strategie Olten Ost 2014 - 2021", wo von einer Stärkung der Aufenthaltsqualität auf dem Bifangplatz die Rede sei (vgl. Antrag 4).

Laut Beschwerdegegnerin ist auf diesen Punkt nicht einzutreten, da er nicht den Gegenstand des Teilzonen- und Gestaltungsplans bilde. Die Festlegung des Verkehrsregimes im Quartier liege im Zuständigkeitsbereich der Stadt Olten und erfolge in einem separaten (verkehrsrechtlichen) Verfahren [so bereits die Argumentation zu den Beschwerdepunkten c und e (vgl. oben Ziff. 2.7.2.5)]. Zudem erkenne die Beschwerdeführerin offenbar die Bedeutung der Begegnungszone. Gemäss Definition in Art. 22b Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) kennzeichne diese Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürften und gegenüber Fahrzeugführern auch vortrittsberechtigt seien, jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern dürften. Dabei gelte eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Zudem sei das Parkieren nur an den durch Signale oder Markierungen gezeichneten Stellen erlaubt. Die Begegnungszone stelle folglich eine funktionelle Verkehrsbeschränkung dar, um den Verkehr in den Quartieren zu beschränken und zu leiten.

In ihrer Replik führt die Beschwerdeführerin zusammengefasst aus, es liege keine überzeugende Erschliessungslösung vor. Die geplante Zu- und Wegfahrt über die Bifangstrasse sei zu eng, führe mitten durch eine Schulzone, durchschneide Begegnungszonen, verdränge den Samstagsmarkt, quere das Trottoir zum Quartier, werte den Bifangplatz ab und verursache Rückstau. All diese Aspekte seien auf der Stufe der Zonen- und Gestaltungsplanung zu regeln, da diese die baulichen Möglichkeiten vorspüre und den Auswirkungen eines Gross-Bauvorhabens Rechnung getragen werden müsse. Die Ziele der Begegnungszone könnten nur erreicht werden, wenn das Ausmass des motorisierten Verkehrs nicht zu gross sei und mit einer Einhaltung der Regeln gerechnet werden könne.

Die Beschwerdegegnerin hält in ihrer Duplik fest, in Begegnungszonen gelte kein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr. Die Begegnungszone sei geeignetes Mittel, um das Mit- und Nebeneinander verschiedener Verkehrsteilnehmer an diesem Ort zu regeln. Vollzugsprobleme seien nicht Gegenstand des vorliegenden Planungsverfahrens.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Grundsätzlich kann hier - und zwar abschliessend - auf die unter Ziff. 2.7.2.5 lit. b gemachten Ausführungen verwiesen werden, zumal wiederum das Verhältnis zwischen der Nutzungsplanung und - in andern Verfahren umzusetzenden - flankierenden Massnahmen im Zentrum steht.

Immerhin bleibt Folgendes klarzustellen: Soweit es um die auf der Riggerbachstrasse - entlang des Säliparks - einzurichten vorgesehene Begegnungszone geht, scheint die Beschwerdeführerin

zu verkennen, dass diese keine vorgegebene Grösse mit eigenem Zweck darstellt, sondern vielmehr eine flankierende Massnahme zur Abfederung der Auswirkungen der getroffenen Erschliessungsvariante. Anders als beim Huhn und Ei ist hier die Priorität also klar gegeben. Die Begegnungszone hat *dienende* Funktion – und wird deshalb durch den sie querenden MIV (zwischen der Hallenzufahrt und der Bifangstrasse) auch nicht gestört. Ohne neue Hallenzufahrt (bzw. bisherige Parkplatzzufahrt) wäre sie an dieser Stelle gar kein Thema. Fehl geht im gegebenen Zusammenhang auch die Berufung der Beschwerdeführerin auf Absatz 3 der neuen Zonenvorschrift. Diese hat selbstredend nur innerhalb der vorgesehenen neuen "Zone für publikumsintensive Nutzungen" Geltung.

2.7.2.7 Ausdehnung Begegnungszone

a) Ausführungen der Parteien

Der Bifangplatz ist gemäss Beschwerdeführerin zu entlasten und aufzuwerten (Antrag 4). Die Bifangstrasse und der Bifangplatz seien als Verbindungsglied zu den Quartieren nördlich der Unterführungs-/Aarauerstrasse fussgängerfreundlich und möglichst verkehrsfrei zu halten; die Begegnungszone sei auf Bifangstrasse und Bifangplatz auszuweiten (Antrag 5). Verwiesen wird dazu auf die "Integrale Strategie Olten Ost 2014 - 2021".

Die Anträge 4 und 5 sind laut Beschwerdegegnerin nicht stufengerecht, stehen mit der zu beurteilenden Nutzungsplanung nicht in hinreichendem Zusammenhang. Es sei darauf nicht einzutreten.

b) Beurteilung des Regierungsrats

Der Bifangplatz wird im Papier "Integrale Strategie Olten Ost 2014 - 2021" in der Tat wiederholt als Ort mit massgebenden (gestalterischen) Defiziten respektive Gegenstand mit erheblichem Handlungs-/Aufwertungsbedarf (und -potential) erwähnt. Daneben erkennt das genannte Strategiepapier das Bifangquartier, welches es - zusammen mit dem Quartier Hardfeld - als Stadtquartier östlich der Aare qualifiziert (nämlich in Abgrenzung zu den als "Gartenquartieren" bezeichneten Quartieren Fustlig und Wilerfeld), aber auch als Ort der Innenentwicklung ["Mit ihrer Lage unmittelbar am Bahnknoten Olten sind die Stadtquartiere Bifang und Hardfeld für eine Innenentwicklung und Verdichtung und letztlich für eine zentrale Funktion im Städtenetz Aareland prädestiniert" (vgl. a.a.O., S. 35)]. Dabei wird die Entwicklung des Areals Giroud Olma als Beispiel explizit erwähnt ["Mit der Arealentwicklung Giroud Olma bietet sich u.a. die Chance zur Durchmischung des südlichen Bifang mit Wohnnutzungen. Damit kann eine Restrukturierung des Gebiets hin zu einem attraktiven, lebendigen Stadtteil gelingen. Voraussetzung sind eine genügende Durchbindung mit Wegen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung und Lösungen in der Erschliessungs- und Parkierungsfrage" (vgl. a.a.O., S. 28).] und als "Impulsgeber" für die Entwicklung Olten Ost erkannt (vgl. a.a.O., S. 28 ganz am Schluss).

Dass innere Verdichtung auch entsprechende Erschliessungsmassnahmen erfordert bzw. zumindest erforderlich machen kann, bedarf keiner weiteren Erläuterung. Insofern ist auch ein gewisser Zielkonflikt nicht in Abrede zu stellen. Vorliegend geht es allerdings nicht um eine erforderlich werdende Neuerschliessung, sondern um eine (moderate) Mehrnutzung einer bestehenden, und sie schliesst das Ziel, den Bifangplatz "aufzuwerten", keineswegs aus. So erkennt denn auch der Raumplanungsbericht, der auf das Strategiepapier explizit Bezug nimmt, hiesigen Handlungsbedarf. Unter Ziffer 5 ("Flankierende Massnahmen im Quartier") hält er unter dem Randtitel "Sanierung und Umgestaltung Bifangplatz" fest: "Die Werkleitungen unter dem Bifangplatz und der Strassenkörper sind sanierungsbedürftig. Die neue Busführung macht grössere Umbauten unumgänglich (...). Daraus ergibt sich nun die Chance, dem langen Wunsch der Bevölkerung nach einer Aufwertung des Bifangplatzes zeitgleich mit dem Projekt Sälipark zu entsprechen. Bezüglich Gestaltung, Bepflanzung und Materialisierung des Bifangplatzes wird eine Analogie

zur 'Piazza' vor dem Sälipark hergestellt. Damit werden die Zentrumsbereiche im Bifang und Sälipark optisch verzahnt. Die Massnahmen und Gestaltung sind Teil der im Bericht 'Integrale Strategie Olten Ost 2014-2021' formulierten Idee einer das Quartier vom Theodor Schweizer-Park bis zur Trottenmatte reichenden, als 'grüne Fuge' bezeichneten Freiraumkette. ... Der Stadtrat beabsichtigt, zur Umgestaltung des Bifangplatzes eine Mitwirkung durchzuführen."

Damit darf als feststehend erachtet werden, dass die verfahrensgegenständliche Nutzungsplanung die vorgesehene Aufwertung des Bifangplatzes zwar inhaltlich berührt, aber keineswegs ausschliesst. Insofern erweist sie sich - aus dieser Optik - auch nicht als unzweck- oder gar unrechtmässig. Diese Feststellung genügt im vorliegenden Zusammenhang. Was die Umgestaltung des Bifangplatzes (und seiner näheren Umgebung) an sich und damit im Zusammenhang stehende potentielle verkehrsrechtliche Anordnungen betrifft, ist - wie von der Beschwerdegegnerin zurecht geltend gemacht - auf die Argumentation der Beschwerdeführerin nicht einzugehen; sie gehört nicht ins hiesige Verfahren. Entsprechend ist auf die Beschwerdebegehren Nrn. 4 und 5 nicht einzutreten.

2.7.2.8 Anlieferung (vgl. lit. f Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Einer Ausweitung des Anlieferungsregimes/der Anlieferungswege darf laut Beschwerdeführerin nicht stattgegeben werden (Antrag 14). Anlieferungen per Lastwagen/Sattelzügen hätten für die Zu- wie auch Wegfahrt ausschliesslich über die Sälistrasse zu erfolgen. Die vorgesehene Anlieferung via Bifangplatz/Bifangstrasse/Riggenbachstrasse stelle ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar, verursache zusätzliche Lärmemissionen und widerspreche Absatz 3 der neuen Zonenvorschrift. Sattelzüge würden nicht in die Begegnungszone passen. Schulkinder seien gefährdet.

Der Beschwerdegegnerin zufolge ist Antrag 14 nicht stufengerecht. Es sei darauf nicht einzutreten. Allfällige Auflagen zur Anlieferung seien im nachlaufenden Baubewilligungsverfahren verfügen.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Wie dem Raumplanungsbericht zu entnehmen ist, findet die Anlieferung heute ausschliesslich von Süden her - über den Sälikreisel - statt (vgl. a.a.O., Ziff. 4.5). Die bestehende Anlieferungsstelle befindet sich im Südwesten des Baufeldes H und soll weiter betrieben werden. Der streitbetreffende Gestaltungsplan sieht im/beim Baufeld F, gelegen im Südosten des Planperimeters, südlich angrenzend an den vorgesehenen Neubau, eine *zusätzliche* Anlieferungsstelle vor. Diese soll - so wiederum der Raumplanungsbericht - im Einbahnregime betrieben werden (Zufahrt via Bifangplatz, Bifangstrasse und Riggenbachstrasse; Wegfahrt via Louis Giroud-Strasse, Sälistrasse und Sälikreisel) (vgl. a.a.O., Abbildung 24). Dabei wird - im Jahresmittel - von neun LKW und zwei Lieferwagen täglich (nur neue Anlieferungsstelle) ausgegangen (vgl. a.a.O., Tabelle 6).

Was zum Erschliessungsregime der neuen nördlichen Hallenzufahrt ausgeführt worden ist (vgl. dazu vorstehend Ziff. 2.7.2.5 und 2.7.2.6, jeweils lit. b), gilt analog auch für die hier diskutierte Warenanlieferung, zumal die Beschwerdeführerin die selben Argumente dagegen vorbringt. Die erwarteten rund zehn LKW täglich mag die Achse Bifangplatz/Bifangstrasse sicher bewältigen, wobei den durchaus ernst zu nehmenden Sicherheitsbedenken der Rekurrentin (Gefährdung der Schüler und Kindergärtler) erforderlichenfalls mit geeigneten verkehrsrechtlichen Massnahmen begegnet werden kann (z.B. eigens für den Schwerverkehr geltende Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Bifangstrasse).

Das im Raumplanungsbericht für die neue Anlieferungsstelle beschriebene Einbahnregime macht durchaus Sinn. Es beschränkt die Zahl an zusätzlichen LKW-Fahrten im Norden des Areals.

Indessen ist es nicht rechtsverbindlich fixiert. § 11 Abs. 1 SBV stellt zwar fest, dass die "... Anlieferung ... im Plan dargestellt" ist. Dieser verortet jedoch allein die zwei Anlieferungsstellen (vgl. vorstehend), lässt jedoch offen, wie Zu- und Wegfahrt erfolgen sollen. Während der Verkehrsablauf bei der bisherigen Anlieferungsstelle im Südwesten als faktisch vorgegebenen erachtet werden darf (Fehlen einer vernünftigen Alternative), ist dies bezogen auf die neue im Südosten nicht der Fall. Das vorgesehene Einbahnregime ist deshalb in die Sonderbauvorschriften sicherzustellen.

Nun verhält es sich allerdings so (siehe Gestaltungsplan), dass die Zufahrt zur neuen Anlieferungsstelle (im Baufeld F auf GB Nr. 5439) von Norden her nur über Areal der östlich benachbarten Fachhochschule (Parzelle Nr. 5213) möglich ist. Da diese Parzelle jedoch ausserhalb des Planperimeters liegt (und damit für sie auch die Sonderbauvorschriften nicht gelten), kann der Grundeigentümerin (Pensionskasse Kanton Solothurn) das angestrebte Anlieferungsregime im Einbahnverkehr - d. h. die "Wegbelastung" - nicht im Nutzungsplanverfahren auferlegt werden. Vielmehr bedarf es hierzu eines zivilrechtlichen Wegrechts.

Ob ein solches Wegrecht bereits in rechtsgenügendem Umfang existiert, kann und muss an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Immerhin ergibt ein Blick ins Grundbuch (Stand: 31. März 2022), dass die Parzelle der Fachhochschule mit einem Wegrecht zugunsten der Parzelle Nr. 5983 belastet ist, die südlich an die Parzelle Nr. 5439 (mit vorgesehener neuer Anlieferungsstelle) angrenzt und ebenfalls im Eigentum der Giroud Olma AG steht. Wenn nun das zugunsten der Parzelle Nr. 5983 bereits bestehende Wegrecht über die Parzelle Nr. 5213 - von seinem Inhalt her - auch den Schwerverkehr (im oben beschriebenen Ausmass) gestattet, und - was aufgrund des Plans zu vermuten ist - die Zufahrt auf die Parzelle Nr. 5439 (auch) über die Parzelle Nr. 5983 möglich ist, dürfte sich die Errichtung eines neuen (zusätzlichen) Wegrechts (zugunsten Nr. 5439) wohl erübrigen. Sollte dies nicht der Fall und die Grundeigentümerin der Parzelle Nr. 5213 zugleich nicht willens sein, ein weiteres Wegrecht einzuräumen, müsste auch die *Zufahrt* zur neuen Anlieferungsstelle von Süden her erfolgen. Dies entspräche zwar nicht dem im (orientierenden) Raumplanungsbericht beschriebenen Verkehrsablauf (Einbahnregime), wird aber weder durch den Plan selbst noch durch die SBV ausgeschlossen, sei es explizit oder auch nur implizit. Bei dieser Ausgangslage sind die Sonderbauvorschriften dahingehend anzupassen, dass *allein die Zufahrt* zur neuen Anlieferungsstelle von Norden her erfolgen darf.

Damit ist - gestützt auf § 18 Abs. 3 PBG - § 11 Abs. 1 SBV wie folgt mit einem zweiten Satz zu ergänzen: "Die Anlieferung sowie Zu- und Wegfahrten für den motorisierten Individualverkehr sind im Plan dargestellt. *Die Zufahrt zur neuen Anlieferungsstelle im Südosten (bei Baufeld F) kann auch von Norden her (über Bifangplatz, Bifangstrasse und Riggenbachstrasse) erfolgen, die Wegfahrt hingegen nur gegen Süden (über die Louis Giroud-Strasse und Sälistrasse).*"

Im UVB werden die Lärmeinwirkungen im Zusammenhang mit dem Verkehr sowie der Industrie- und Gewerbelärm ermittelt (vgl. a.a.O., Ziff. 5.2 und die dortigen Verweise auf die Anhänge).

Was den Strassenverkehrslärm betrifft [massgebend ist hier Art. 9 der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41)], enthält der UVB in Ziff. 4.3 vorerst Angaben zum zu erwartenden Mehrverkehr. Darauf aufbauend werden in den Anhängen 7 bis 9 die Auswirkungen auf die Lärmeinwirkungen bei diversen Empfangspunkten an der Säli-, Bifang- und Riggenbachstrasse berechnet. Bei den untersuchten Empfangspunkten an der Sälistrasse sind die Immissionsgrenzwerte bereits heute überschritten (siehe Anhang 9). Die Zunahme des Verkehrs führt auch hier zu einer Zunahme der Lärmimmissionen, jedoch beträgt diese jeweils weniger als +1 dB(A) und gilt daher als nicht wahrnehmbar. An der westlichen Ecke Bifang-/Riggenbachstrasse und beim Sälipark (Nordwestecke des projektierten Neubaus) ist die Zunahme deutlicher. Dort können jedoch - u.a. weil der Empfindlichkeitsstufe (ES) III zugeordnet - sogar die Planungswerte [von 60 bzw. 50 dB(A)] eingehalten werden (vgl. zum Ganzen: Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle vom 30. Mai 2018, Ziff. 2.4.2, S. 10). Sollten in der Betriebsphase im Rahmen des Controllings relevante Abweichungen von den prognostizierten Verkehrsströmen festgestellt werden, ist die

Einhaltung der relevanten LSV-Bestimmungen zu überprüfen (vgl. § 11 SBV sowie Ziff. 4 Mobilitätskonzept). Die detaillierten diesbezüglichen Vorgaben sind mittels Auflagen in der Baubewilligung festzulegen.

Bei den neuen Anlieferungsrampen können die hier massgeblichen Planungswerte gemäss Anhang 6 der Lärmschutz-Verordnung (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm) eingehalten werden, sofern diese eingehaust werden (vgl. Ziff. 5.2.3 UVB). § 6 Abs. 5 SBV sieht für das Bau Feld F die Einhausung der hier zulässigen Anlieferungsrampen ausdrücklich vor. Im Übrigen sind die Rügen/Forderungen in Bezug auf konkrete bauliche Massnahmen im Bereich der Anlieferungsrampen verfrüht und einspracheweise im nachfolgenden Baubewilligungsverfahren einzubringen.

2.7.2.9 Sperrung Riggenbachstrasse (vgl. lit. g und h Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Die Beschwerdeführerin begehrt, die Riggenbachstrasse sei für den motorisierten Individualverkehr ab Von Roll-Strasse bis Reiserstrasse zu sperren und habe als Begegnungszone zu dienen. Dazu seien Poller einzusetzen (Antrag 2). Zwingend sei die Riggenbachstrasse "unterhalb Kindergarten / Krummackerweg" mit Poller zu sperren (Antrag 3). Da der Kindergarten in unmittelbarer Nähe zum Sälipark liege, sei dieses Anliegen nicht auf ein separates Verfahren "abzuschieben". Das Argument, die beantragte Massnahme liege nicht im Planungssperimeter, widerspreche der Behandlung der Materie als Gesamtheit. Es müssten alle zusammenhängende Fragen Gegenstand ein und desselben Verfahrens bilden.

Laut Beschwerdegegnerin sind auch die Anträge Nrn. 2 und 3 nicht stufengerecht. Es sei darauf nicht einzutreten. Die Festlegung des Verkehrsregimes im Quartier liege im Zuständigkeitsbereich der Stadt Olten und erfolge in einem separaten Verfahren.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Es geht hier einmal mehr um das Verhältnis zwischen der streitgegenständlichen Nutzungsplanung und vorgesehenen (bzw. zusätzlich geforderten) flankierenden Massnahmen ausserhalb des Planperimeters. Damit kann grundsätzlich auf die vorstehenden Ausführungen unter den Ziffern 2.7.2.5 - 2.7.2.7, jeweils lit. b, verwiesen werden, und zwar mit der Folge, dass auf die Rechtsbehörden Nrn. 2 und 3 nicht einzutreten ist.

Immerhin sei kurz das Folgende erwähnt: Dass eine Sperrung der Riggenbachstrasse für den MIV im Umfang, wie sie im Antrag Nr. 2 gefordert wird, nur bei Erschliessung des Säliparks ausschliesslich von Süden her (oder aber bei Anordnung der neuen Nordzufahrt zur Einstellhalle ganz im Westen) realisierbar wäre, hat die Beschwerdeführerin selbst erkannt (vgl. lit. g der Beschwerdebegründung). Die im Antrag Nr. 3 ultimativ geforderte (punktuelle) Sperrung der Riggenbachstrasse "unterhalb Kindergarten / Krummackerweg" wiederum ist im Raumplanungsbericht dagegen vorgesehen (vgl. a.a.O., Ziff. 4.5, Abbildung 23, und Ziff. 5, Randtitel "Sperrung Riggenbachstrasse") und macht denn auch Sinn. Dabei ist der Abbildung wie dem Text ("...im Bereich zwischen der Zufahrt zur Fachhochschule und dem Kindergarten") übereinstimmend zu entnehmen, dass die Sperrung klar *westlich* - also "unterhalb" - der Einmündung des Krummackerweges in die Riggenbachstrasse vorgesehen ist, und nicht - wie im Einspracheentscheid (vgl. a.a.O., Rz 33) umschrieben - "... ab der Krummackerstrasse." Sicher aber muss die Sperrung *östlich* der neuen Nordzufahrt zur Einstellhalle zu liegen kommen, ebenso *östlich* der westlichen Zufahrt zur Fachhochschule, ansonsten das gewählte - und als zweckmässig erkannte - Erschliessungsregime (inkl. neue Anlieferung) verunmöglicht würde. Im Übrigen wird die exakte Positionierung der Sperrung davon abhängen, ob die östliche Zufahrt zur Fachhochschule gegen Westen oder Osten "angebunden" werden soll.

2.7.2.10 Bewirtschaftung der Parkplätze ab der 1. Minute (vgl. lit. i Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Gemäss Beschwerdeführerin muss die Parkfeldbewirtschaftung ab der 1. Minute rechtlich verbindlich festgehalten werden; eine Rückvergütung der Parkgebühr an Kunden dürfe nicht zulässig sein (Antrag 13).

Die Beschwerdegegnerin verweist auf § 11 Abs. 3 SBV, der sowohl die Bewirtschaftungspflicht ab erster Minute wie auch das Rückerstattungsverbot explizit gebiete respektive verankere.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Da die Beschwerdeführerin etwas begehrt, was bereits rechtsverbindlich vorgesehen ist, kann ihr Antrag als von Anfang an gegenstandslos beurteilt werden. Entsprechend ist darauf nicht einzutreten.

Immerhin sollen hier ein paar Überlegungen zum vorgesehenen Parkierungsregime angestellt werden.

Die Reduktion des Parkplatzangebots [Begrenzung der max. zulässigen Zahl an Abstellplätzen für Autos auf 685 (vgl. § 11 Abs. 4 SBV)] erfolgt gestützt auf § 147 Abs. 3 und 4 PBG und kann zudem als Massnahme zur Emissionsbegrenzung nach Art. 11 i.V.m. Art. 12 Abs. 1 lit. c USG verstanden werden (vgl. BGE 125 II 129, E. 8b). Letzteres (umweltrechtliche Grundlage) gilt auch für die Beschränkung der Fahrtenzahl [auf 6'1000 pro Werktag im Jahresmittel (nach § 11 Abs. 6 SBV)] und für die Pflicht zur Parkplatzbewirtschaftung (nach § 11 Abs. 3 SBV) (vgl. BGE 131 II 81, E. 4.1; 125 II 129, E. 8b). Die genannten Massnahmen stellen öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung dar, die auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein müssen. Dabei steht den kantonalen Vollzugsinstanzen ein relativ grosser Ermessensspielraum offen. Er ist jedoch insofern eingeschränkt, als unter den Begriff der Emissionsbegrenzung nach Art. 12 USG nur Massnahmen fallen können, die auch tatsächlich geeignet sind, die Emissionen einer bestimmten Anlage zu begrenzen (vgl. BGE 125 II 129, E. 9). Aus diesem Grund müssen etwa die Parkplatzgebühren so ausgestaltet sein, dass sie zur Emissionsreduktion beitragen, d.h. lenkungswirksam sind (zum Ganzen: Urteil des Bundesgerichts 1C_463/2011 vom 30. August 2012, E. 3.4.1). Bei der Festlegung der Parkplatzgebühr haben die Behörden zudem den Grundsatz der Lastengleichheit bzw. der Gleichbehandlung der Gewerbetenossen zu beachten. Spürbare Wettbewerbsverzerrungen sind deshalb zu vermeiden (BGE 125 II 129, E. 10b). Der Grundsatz der Gleichbehandlung der Gewerbetenossen steht mit dem Erfordernis der Lenkungswirksamkeit in einem direkten Zusammenhang, so etwa, wenn sich neben einem bestehenden Anbieter, welcher keiner Parkgebühren-Erhebungspflicht unterworfen ist, ein direkter Konkurrent ansiedeln will. Wird ausschliesslich dem neu hinzukommenden Anbieter die Pflicht auferlegt, von seinen Kunden Parkgebühren zu erheben, so führt dies nicht nur zu einer Wettbewerbsverzerrung, sondern stellt gleichzeitig die Lenkungswirkung in Frage. Denn die Kunden haben in diesem Fall nebst dem Verzicht auf die Benutzung des Autos auch die Möglichkeit des Einkaufs beim ersten Anbieter, wo sie gratis parkieren können. Das Bundesgericht weist deshalb darauf hin, dass die von höheren Gebühren erwartete Reduktion der Fahrleistung nur bei einer flächendeckenden Einführung der Parkplatzbewirtschaftung im gewünschten Umfang eintrete, während bei einer isolierten Einführung der Umsteigeeffekt gering bleibe (siehe Urteil des Bundesgerichts 1C_463/2011, E. 3.4.2).

Gemäss § 11 Abs. 3 SBV sind Parkplätze ab der ersten Minute zu bewirtschaften. Dabei soll sich die Höhe der Gebühren nach dem Parkplatzreglement des Mobilitätsplans Olten (MPO) richten, und es darf der Ertrag den Parkierenden nicht zurückerstattet werden.

Die vorliegende Planung sieht - wie bereits erwähnt - nebst der Bewirtschaftungspflicht (ab der ersten Minute) zudem eine Begrenzung der Parkplatzzahl wie auch ein Fahrtenlimit vor. In ihrem Verbund können diese Massnahmen grundsätzlich als geeignet beurteilt werden, im Resultat eine Lenkungswirkung zu erzeugen bzw. im Zusammenhang mit dem auszubauenden ÖV-Angebot (vgl. Ziff. 4.9 Raumplanungsbericht) und den vorgesehenen Attraktivierungen für den Langsamverkehr einen Umsteigeeffekt zu erzeugen.

Nachdem das "Reglement über die Erstellung von Abstellplätzen in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)" vom Oltner Stimmvolk am 10. Februar 2019 an der Urne verworfen worden ist, führt der Verweis auf dieses in § 11 Abs. 3 SBV "ins Leere". Entsprechend ist die Höhe der Parkgebühr bis zum Inkrafttreten eines allfälligen kommunalen Parkierungsreglements im Baubewilligungsverfahren festzulegen, wobei der Regierungsrat - gestützt auf § 18 Abs. 3 PBG und in Anlehnung an Art. 14 des Entwurfs zum (verworfenen) städtischen Reglement - die Mindestgebühr auf Fr. 1.00 (ab der ersten Minute und maximal für die erste Stunde) festlegt.

2.7.2.11 Ausbau Busangebot (vgl. lit. k Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Der geplante Ausbau des Busangebotes darf laut der Beschwerdeführerin zu keiner erheblich grösseren Lärmbelastung im Quartier führen; der Lärmschutz sei einzuhalten (Antrag 6). Es seien leisere Busse einzusetzen, deren Anschaffung die von einer zukünftigen Bauherrschaft mitzufinanzieren sei. Dies solle im Gestaltungsplan verankert werden.

Gemäss Beschwerdegegnerin fehlt es an einem hinreichenden Zusammenhang zwischen Fahrzeugwahl und vorliegender Planung. Allfällige Beteiligungen der Grundeigentümerin bzw. künftiger Bewirtschafter/-innen an den Kosten des ÖV-Angebots seien im gegebenen Zeitpunkt aufgrund der dazumal geltenden gesetzlichen Grundlagen zu prüfen.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Was den durch vermehrten Busbetrieb allenfalls erzeugten zusätzlichen Lärm betrifft, gilt - nicht anders als beim induzierten zusätzlichen MIV - Art. 9 LSV. Mehr gibt es diesbezüglich nicht zu sagen.

§ 13 Abs. 1 SBV wiederum statuiert (stufengerecht), dass das "... Areal ... zu den Ladenöffnungszeiten in einem Viertelstundentakt mit dem Bus zu erschliessen" ist. Damit steht fest, dass *spätestens* mit der Inbetriebnahme des gemäss Gestaltungsplan voll ausgebauten Säliparks das entsprechende ÖV-Angebot (15-Minuten-Takt) vorhanden sein muss. Die Details (z.B. das Vorgehen im Falle eines etappierten Ausbaus) sind im Baubewilligungsverfahren zu regeln. Inhalte betreffend Bereitstellung des entsprechenden ÖV-Angebots, der Kostenbeteiligung oder der der-einst einzusetzenden Fahrzeuge bilden - wie von der Beschwerdegegnerin zu Recht bemerkt - nicht Gegenstand des vorliegenden Nutzungsplanverfahrens, weshalb von einer Auseinandersetzung mit den entsprechenden Vorbringen abgesehen werden kann.

2.7.2.12 Monitoring / Controlling (vgl. lit. l Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Die Beschwerdeführerin führt weiter aus bzw. fordert, ein Monitoring und Controlling seien vor und nach Realisierung des Neubaus vorzunehmen. Es seien v.a. auch die Fremdeinwirkungen auf das Wohnquartier zu überprüfen. Monitoring und Controlling müssten zwingend als Auflagen in die Baubewilligung aufgenommen und als öffentlich-rechtliche Verpflichtung im Grundbuch angemerkt werden, und sie seien zwingend über Jahre - nicht nur die ersten drei - durchzuführen. Bei festgestellter Überschreitung der Vorgaben seien Massnahmen zu ergreifen und der

rechtmässige Zustand wiederherzustellen (Antrag 12). Es sei sicherzustellen, dass im Quartier regelmässig und in kurzen Abständen Kontrollen betreffend Schleichverkehr und Fremdparkieren durchgeführt würden (Antrag 15). Vorgaben ohne genügende Kontrollen seien "leere Versprechungen". Bereits heute würden zu wenig Kontrollen stattfinden, derweil der Mehrverkehr im Quartier die Lebensqualität beeinträchtigt. Mit der Vergrösserung des Säliparkes werde sich dies noch akzentuieren.

Die Beschwerdegegnerin erachtet Antrag 12 also obsolet, da mit § 11 Abs. 6 und 7 SBV bereits erfüllt. Antrag 15 wiederum betreffe den Vollzug und gehöre (inhaltlich) weder ins hiesige noch ins nachlaufende Baubewilligungsverfahren.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Zu verweisen ist an dieser Stelle auf die Ausführungen unter den Ziffern 2.7.2.4 bis 2.7.2.6, jeweils lit. b. Dort wurde einlässlich dargelegt, dass zwischen Massnahmen im Planperimeter selbst und solchen ausserhalb desselben - sog. flankierenden Massnahmen - zu unterscheiden ist, und welches das gegenseitige Verhältnis ist. Zum Letzteren wurde u.a. festgehalten, dass geeignete und realisierbare flankierende Massnahmen durchaus von Bedeutung sein können für die Frage, ob die Planung recht- und zweckmässig ist.

Massnahmen bzw. Vorgaben, die im Planperimeter selbst zu treffen respektive einzuhalten sind, müssen von den Grundeigentümer(inne)n der vom Plan erfassten Parzellen (zu welchen im Einzelfall auch die öff. Hand zählen kann) umgesetzt/beachtet werden, und sie sind in den Sonderbauvorschriften zu verankern. Was das hier interessierende Monitoring/Controlling betrifft, finden sich dahingehende Vorschriften in § 11 Abs. 6 und 7 SBV, wonach die Grundeigentümerin verpflichtet ist, jährlich den Nachweis zu erbringen, dass die max. zulässige durchschnittliche werktägliche Fahrtenzahl bzw. die max. zulässige Zahl an stündlichen abendlichen Ausfahrten eingehalten ist.

Dagegen sind flankierende Massnahmen in der Regel gerade nicht von den Grundeigentümer(inne)n (im Planperimeter) zu treffen, sondern vielmehr von Dritten. Soweit es dabei um verkehrsrechtliche Anordnungen auf öffentlichen Strassen geht, liegt die Zuständigkeit beim betreffenden Gemeinwesen. Bei Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen ist dies die Einwohnergemeinde – und hier grundsätzlich der Gemeinde- bzw. Stadtrat. Die Kontrolle und Durchsetzung der auf öffentlichen Strassen geltenden Verkehrsvorschriften wiederum obliegt den zuständigen Polizeibehörden (Stadt- oder/und Kantonspolizei).

Der Erlass von Verkehrsmassnahmen auf öffentlichen Strassen erfolgt im eigens dazu vorgesehenen Verfahren nach § 10 der kant. Verordnung über den Strassenverkehr (BGS 733.11). Bestimmungen dazu in den Sonderbauvorschriften erübrigen sich demnach zum Vornherein. Ebenso wenig ginge es an, den zuständigen Behörden in den Sonderbauvorschriften zu einem Gestaltungsplan Vorgaben betreffend Kontrolle und Durchsetzung von Verkehrsregeln auf öffentlichen Strassen zu machen. Denkbar und zulässig wäre hingegen etwa eine Bestimmung in den Sonderbauvorschriften, wonach von bestimmten Inhalten der Planung (z.B: Erteilung der Baubewilligung, Inbetriebnahme der Anlage) erst Gebrauch gemacht werden darf, nachdem bestimmte flankierende Massnahmen (von den zuständigen Behörden im entsprechenden Verfahren) auch tatsächlich umgesetzt worden sind.

Damit steht fest, dass den Rechtsbegehren Nrn. 12 und 15 im Rahmen des vorliegenden Planungsverfahrens - soweit darauf überhaupt einzutreten ist - nicht entsprochen werden kann.

Dessen ungeachtet sei an dieser Stelle das Folgende erwähnt:

§ 11 Abs. 6 SBV sieht vor, dass im Jahresmittel maximal 6'100 Fahrten pro Werktag zulässig sind. Absatz 7 der genannten Bestimmung begrenzt die abendlich zulässigen Wegfahrten vom Areal

auf stündlich 600. Die Grundeigentümerschaft (der Tiefgarage) ist - wie schon erwähnt - verpflichtet, einen jährlichen Nachweis zu erbringen. Falls ein Schwellenwert überschritten wird, sind Massnahmen nach dem Mobilitätskonzept zu treffen. Ein solches wurde zusammen mit der streitbetroffenen Planung erarbeitet, liegt vor und datiert vom 21. Oktober 2016. Unter Ziffer 4.2 (mit dem Titel "Rückfallebene") sieht es mögliche Massnahmen bei Überschreitung der Schwellenwerte vor. Das Konzept ist gemäss § 14 Abs. 1 SBV wegleitend und im Rahmen des ersten Baugesuchs weiter zu konkretisieren (vgl. § 14 Abs. 2 SBV).

Den im Mobilitätskonzept vorgesehenen Massnahmen kommt das Potential zu, den MIV bei Bedarf soweit zu begrenzen, dass die Fahrten-Schwellenwerte wieder eingehalten werden. Ebenso sind die Verbindlichkeit und die Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes (u.a: Pflicht zu seiner Präzisierung im Rahmen des ersten Baugesuches) in § 14 SBV zweckmässig geregelt. Das AfU gelangt in seinem Beurteilungsbericht vom 30. Mai 2018 ferner zum Schluss, dass es sinnvoll wäre, "... das Massnahmen-Set in der Betriebsphase, gestützt auf die Ergebnisse des Monitorings, anzupassen und weiterzuentwickeln" (vgl. a.a.O., Ziff. 2.3, zweitletzter Abschnitt). Diese Möglichkeit müsste allerdings im zu präzisierenden Konzept oder in der Baubewilligung selbst explizit vorbehalten werden.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es sehr schwierig ist, den quartierfremden Verkehr zu ermitteln und darüber hinaus auch noch einer bestimmten Nutzung zuzuweisen. Zum quartierfremden Verkehr zählt beispielsweise auch der Schleichverkehr, der im Säliquartier durchaus vorhanden ist, aber nicht in Zusammenhang mit dem Sälipark steht und folglich nicht im Rahmen des Gestaltungsplanes gelöst werden muss. Quartierfremder Verkehr kann sich durch verschiedenste Nutzungen (Schulen, Arztpraxen, Coiffeure, Dienstleistungsbetriebe, Restaurants etc.) einstellen. Wird ein Parkfeld in einem Wohnquartier durch ein "quartierfremdes" Fahrzeug belegt, so sieht man diesem nicht an, zu welchem Zweck der Fahrzeuglenker hier parkiert. Vor allem dieser Umstand erschwert es, griffige Massnahmen umzusetzen und ihre Einhaltung zu überprüfen.

Als griffige Massnahmen haben sich kurze Parkzeiten von 15 bis 30 Minuten, eingebettet in blaue Zonen, bewährt. Nach Wissen des instruierenden Departements sind im Umfeld des Säliparks verkürzte Parkzeiten auf Stadtboden vorgesehen respektive teilweise schon umgesetzt. Allerdings richtet sich diese Massnahme - entsprechende Privilegierungen vorbehalten - undifferenziert auch gegen die Anwohner und deren Besucher selbst. Weitergehende Massnahmen müssten vertiefter studiert, im Gesamtkontext der Erschliessung eines Quartiers betrachtet und verkehrspolitisch diskutiert werden, was Aufgabe der Stadt Olten wäre.

Abschliessend und zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die angefochtene Planung sach- und stufengerechte Vorgaben enthält, um die unerwünschten Auswirkungen des generierten motorisierten Verkehrs soweit einzuschränken und zu steuern, als dies mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist und im Rahmen der gesetzlichen Regelung überhaupt der Grundeigentümerschaft überbunden werden kann. Ein Konzept respektive Massnahmen zu fordern, welche/-s den Rahmen des Zweckmässigen oder/und Zulässigen sprengen würde/-n, ginge nicht an bzw. widerspräche dem Bewilligungsanspruch eines am vorgesehenen Standort grundsätzlich zonenkonformen Vorhabens, zumal die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden (vgl. Beurteilungsbericht vom 30. Mai 2018).

Im Übrigen besteht kein Anspruch der Nachbarschaft auf absoluten Schutz vor Immissionen. Ein gewisses Mass an motorisiertem Mehrverkehr, welches von den Erweiterungen der bestehenden Nutzung ausgehen wird, ist hinzunehmen (vgl. dazu bereits oben Ziff. 2.7.2.4 lit. b). Eine Abwägung und - soweit möglich - Abstimmung der grundsätzlich durchaus berechtigten privaten und weiteren öffentlichen Interessen, wie sie auch durch die Beschwerdeführerin geltend gemacht werden, mit dem öffentlichen Interesse an Einkaufs- und Dienstleistungsmöglichkeiten in einem städtischen Gebiet ist im Rahmen der streitbetroffenen Planung mit Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt. Mittels dieser Prüfung wird sichergestellt, dass die Umweltsorgen gebührend beachtet werden.

2.7.2.13 Gebäudehöhe (vgl. lit. m Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Der an die Riggerbachstrasse grenzende Trakt des Säliparks 2020 ist gemäss Beschwerdeführerin tiefer zu bauen (Antrag 10). Die geplante Gebäudehöhe sei in diesem Bereich "zu wuchtig". Das Gebäude sei überdimensioniert, wirke dominant und ordne sich nicht in das "kleinteilige Wohnquartier" - eine vom Stadtrat selbst verwendete Bezeichnung - ein. Mit der vorgesehenen Höhe von 23 m würde das Gebäude die benachbarten Bauten - namentlich die Fachhochschule, das Hotel Arte und das Berufsbildungszentrum - deutlich überragen. Dies befremde im Umfeld einer schützenswerten Umgebung und Architektur [u.a: Bifang-Schulanlage, erhaltenswerte Kulturobjekte (Siedlungseinheit) am Krummackerweg]. Eine höhenmässige Staffelung des Neubaus (d. h: zunehmende Gebäudehöhe mit zunehmendem Abstand von der Riggerbachstrasse) würde diesen Eindruck entschärfen. Schliesslich würden insbesondere die Anwohner/-innen am Krummackerweg - aber auch Passant(inn)en auf der Riggerbachstrasse - der grossartigen Aussicht auf den Jura beraubt. Als Beweismittel gibt die Beschwerdeführerin die unter Ziffer 2.7.2.1 erwähnte Fotografie zu den Akten.

Die Beschwerdegegnerin verweist auf die Erwägungen des Stadtrates im angefochtenen Entscheid. Die Beschwerdeführerin habe es versäumt, sich mit diesen auseinanderzusetzen, wiederhole allein das bereits einspracheweise Vorgetragene. Selbst eine schützenswerte Umgebung und Architektur, soweit denn überhaupt vorhanden, bewahre nicht vor der raumplanungsrechtlich geforderten Verdichtung innerhalb der Bauzonen. Einen Schutz der Aussicht, vor jeglichen Immissionen und vor Schattenwurf gebe es nicht.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Die vor einigen Jahren im Bereich eines ehemaligen Industrieareals eingeleitete durchmischte Zentrumsentwicklung mit grossmassstäblichen Volumen (bspw. Fachhochschule, Hotel Arte etc.) kann an der zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Olten - auch in Berücksichtigung der topographischen Lage - unter planerischen Aspekten ohne weiteres als sachgerecht und erwünscht bezeichnet werden. Eine entsprechende städtebauliche Entwicklung innerhalb der Stadt Olten mit den vorgesehenen Nutzungen entspricht nicht nur dem kantonalen Richtplan, sondern auch den Planungszielen und -grundsätzen, dass in Stärkung der Zentrumsfunktion der Stadt Olten die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken ist (vgl. Art. 1 Abs. 2 lit. a^{bis} und Art. 3 Abs. 3 lit. a^{bis} RPG), Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zuzuordnen und an Orten zu planen sind, die mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (vgl. Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG), und allgemein die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt ist (vgl. Art. 3 Abs. 3 lit. d RPG).

Auch die vorgesehenen Gebäudehöhen von bis zu 23 m des Neubaus sind städtebaulich nicht als problematisch anzusehen. So weist das Berufsbildungszentrum eine ähnliche Höhe auf, und der heutige Sälipark mit Hotel Arte und Pallas Kliniken ebenfalls. Damit fügt sich der geplante Neubau auch in Bezug auf die Höhe in den Bestand ein.

Entsprechend bestehen an der angestrebten Entwicklung gewichtige öffentliche Interessen, und der bereits heute existierende und im Rahmen der vorliegenden Planung auf den Baufeldern A - F in den Volumen zu erweiternde Sälipark vermag sich durchaus ins bestehende grossmassstäbliche Gefüge einzugliedern. Das von der Beschwerdeführerin (für sich selbst wie auch für Dritte) in Anspruch genommene private Interesse an einer fürderhin weitgehend ungetrübten Aussicht auf die Jurakette mag zwar subjektiv verständlich sein, vermag die gewichtigen öffentlichen Interessen an der differenzierten Siedlungsentwicklung nach innen und zentrumsnahen Versorgung mit Einkaufs- und Dienstleistungsbetrieben klar nicht zu überwiegen.

Der Gestaltungsplanperimeter grenzt südseitig an das Quartier "unteres Fustligfeld - Reiserstrasse", welches in seiner Homogenität und als kleinteiliges und stark durchgrüntes Wohnquartier insbesondere im Bereich des Theodor-Schweizer-Weges zweifellos über eine hohe Siedlungsqualität verfügt. Ein gewisser Massstabssprung zum nordseitig gelegenen Sälipark bzw. der östlich daran anschliessenden Fachhochschule besteht bereits heute, wobei auch zu würdigen ist, dass das Gelände von der Aare - als tiefstem Punkt des Stadtgebiets - her südseitig stetig ansteigt. Jedenfalls erfolgt weder eine unzumutbare Zonenabgrenzung noch führt die vorliegend streitbetroffene Planung zu einer nicht vertretbaren Zäsur, zumal das Baufeld A, wo der Neubau zu stehen kommen soll, im Nordosten des Planperimeters liegt.

Im Übrigen bestimmt der angefochtene Gestaltungsplan einzig (aber immerhin) die maximalen Ausmasse der Hochbauten. Soweit sich die Rügen der Beschwerdeführerin gegen die Gestaltung im engeren Sinn richten, sind sie gegen das dereinst folgende konkrete Bauvorhaben vorzubringen.

2.7.2.14 Wertverminderung benachbarter Liegenschaften (vgl. lit. n Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Die Beschwerdeführerin ist überzeugt, dass mit der streitgegenständlichen Planung (bzw. deren Realisierung) ein Wertverlust der Liegenschaften im Bereich Riggerbachstrasse, Reiserstrasse und Krummackerweg - und mithin ihrer eigenen (GB Olten Nr. 2273) - einhergehen werde.

Laut Beschwerdegegnerin bildet diese Frage (Wertverminderung) nicht Gegenstand der Sondernutzungsplanung (mit Verweis auf BGE 145 II 32 ff.).

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Ist eine Nutzungsplanung recht- und zweckmässig, so sind gewisse damit einhergehende Auswirkungen auf die Nachbarschaft bzw. Umgebung hinzunehmen. Sollte die Beschwerdeführerin mit ihrer Rüge indessen das Vorliegen einer materiellen Enteignung [oder eine privatrechtliche Komponente (Entschädigungsanspruch)] geltend machen wollen, so hätte dies nicht im hiesigen Verfahren zu erfolgen.

2.7.2.15 Städtebau (vgl. lit. o Beschwerdeschrift)

a) Ausführungen der Parteien

Laut Beschwerdeführerin findet sich in der Argumentation der Vorinstanz wiederholt die Rede vom Städtebau ("Aus städtebaulicher Sicht ..."). Dies jedoch, ohne dass definiert würde, was darunter genau zu verstehen sei. Somit handle es sich dabei um eine Pauschalisierung, die den örtlichen Gegebenheiten nicht gerecht werde. Olten sei eine Kleinstadt; das Gebiet des Säliparks grenze an ein Wohngebiet von schützenswertem Charakter; die Zufahrtswege seien eng und nicht geeignet, ein übergrosses Einkaufszentrum zu erschliessen. Mit der überdimensionierten Vergrösserung und Favorisierung des Säliparks würde zudem die Altstadt und deren Einkaufsgebiet noch mehr geschwächt; leere Geschäftsräumlichkeiten seien dort schon jetzt zu beklagen. Zudem wiesen die Stadt Olten und die umliegenden Gemeinden bereits heute leer stehende Wohnungen auf, und der Leerwohnungsbestand sei schweizweit am Steigen. Eine innere Verdichtung quasi als Selbstzweck - ohne der Umgebung gebührenden Respekt zu zollen-, mache keinen Sinn.

Städtebau befasse sich - so die Beschwerdegegnerin - mit der Gestaltung von Gebäudegruppen, Siedlungen, Stadtteilen und öffentlichen Räumen. Er umfasse "... die Gesamtheit der planenden, ordnenden und baulichen Massnahmen zur räumlichen Gestaltung in Stadt und Land, die darauf gerichtet ... [seien], in Durchsetzung gesellschaftspolitischer Ziele die Voraussetzungen

für das Zusammenleben der Menschen in einer ihnen gemässen Umwelt zu schaffen (...)." Das Gestaltungsplanareal liege derzeit in der Gewerbezone mit Wohnanteil GW, wo die zulässige Gebäudehöhe 20 m betrage, und zum Teil in der dreigeschossigen Mischzone M3, wo eine Gebäudehöhe bis 10,5 m zulässig sei. Die bestehenden Sonderbauvorschriften würden bereits Bauhöhen von zum Teil bis 22 m vorsehen. Nördlich des Planperimeters (auf der andern Seite der Riggerbachstrasse) liege eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, für welche keine Bau-masse definiert seien. Westlich befinde sich ebenfalls eine Gewerbezone mit Wohnanteil GW; ebenso unmittelbar östlich angrenzend [Fachhochschule]. Erst weiter östlich schlossen sich eine zweigeschossige Wohnzone bzw. eine Grünzone an. Der Sondernutzungsplan mit SBV stehe daher sehr wohl im Kontext seiner Umgebung.

Die Beschwerdeführerin unterstreicht in ihrer Replik nochmals die unmittelbare Nähe des geplanten Neubaus zum Bifangschulhaus und -kindergarten. Aber auch angesichts des in Sichtdistanz verlaufenden Krummackerweges mit seinen erhaltenswerten Bauten sei die als zulässig vorgesehene Gebäudehöhe von 23 m vollkommen verfehlt. Sie ignoriere die Nähe zu Schulhaus und Quartier. Ein vom Trottoir der Riggerbachstrasse her sanft gegen hinten (Süden) ansteigendes Gebäude würde sich wesentlich besser in die Quartiersituation einordnen.

Die Beschwerdegegnerin derweil bekräftigt in ihrer Duplik, dass das mögliche Volumen des Neubaus verträglich und die vorgesehenen Gebäudehöhen vor dem Hintergrund des heute schon Zulässigen nichts Exotisches seien.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Das Bifangquartier übt mit den zahlreichen Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen und der Nähe zum Bahnhof eine grosse Anziehungskraft aus. Es handelt sich vermutlich um den Stadtteil Oltens, der zurzeit der grössten Dynamik in Bezug auf die Entwicklung unterliegt. Das Quartier ist über die letzten Jahre vorwiegend durch grossmassstäblichen Bauten etappenweise gewachsen. Dies hat dazu geführt, dass es heute sehr heterogen erscheint und klare städtebauliche Züge nicht ablesbar sind. Dieses Manko ist sich die Stadt Olten jedoch durchaus bewusst, wie bereits frühere Studien als auch die Überlegungen im Rahmen des räumlichen Leibildes zeigen. Es ist allerdings auch festzuhalten, dass sich das Quartier in gewissem Masse auch gerade durch seine Heterogenität auszeichnet.

Der vorgesehene Neubau allein vermag die heute bestehenden städtebaulichen Schwächen des Quartiers sicher nicht vollumfänglich zu lösen; das ist aber auch nicht seine Aufgabe. Hingegen wird mit dem Baukörper ein neuer Akzent gesetzt, der sich - wie bereits oben unter Ziffer 2.7.2.13 ausgeführt - durchaus in den Bestand einfügt bzw. zu einer Verbesserung der heutigen räumlichen Situation führt. Statt eines unattraktiven oberirdischen Parkplatzes mit unklarer Abgrenzung zum Strassenraum wird die Strasse mit dem Baukörper gefasst und der Aussenraum durch das Projekt aufgewertet, indem eine neue Piazza als Ankunfts- und Eingangsort des Einkaufszentrums gestaltet wird. Zudem entsteht auf dem Dach des Sockelgebäudes ein zugänglicher Dachgarten.

2.7.2.16 Bifangmarkt

a) Ausführungen der Parteien

Der Bifangmarkt habe an seinem angestammten Standort an der Bifangstrasse zu verbleiben, und die Bifangstrasse sei deshalb an Samstagen für den Markt freizuhalten (Antrag 8). Der Markt habe eine lange Tradition und sei sehr wichtig für das Quartier. Alle vorgeschlagenen Alternativstandorte seien ungeeignet; so die Argumentation der Beschwerdeführerin.

Der Beschwerdegegnerin zufolge ist Antrag 8 nicht stufengerecht. Der Marktstandort sei in einem separaten Verfahren festzulegen.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Die Rüge der Beschwerdeführerin steht mit der streitgegenständlichen Planung zwar zweifellos in Zusammenhang. So deshalb, weil die Bifangstrasse, neben der Von Roll- und Riggerbachstrasse, einerseits Erschliessungsachse zur nördlichen Tiefgaragenzufahrt (bisher noch zum Parkplatz Freizeitland) bildet und andererseits den samstäglichen Markt beherbergt, wobei dieser Konflikt bisher offenbar durch temporäre Sperrung der Bifangstrasse für den Markt (und Umleitung des Verkehrs) gelöst worden ist, derweil der Raumplanungsbericht - als flankierende Massnahme - nunmehr die Verlegung des Marktes an einen andern Standort vorsieht (siehe a.a.O., Ziff. 5). Insofern (bestehender Zusammenhang) kann auf die Ausführungen unter den Ziffern 2.7.2.4 und 2.7.2.5, jeweils lit. b und jeweils erster Abschnitt, verwiesen werden, die hier analog gelten. Über die im Raumplanungsbericht vorgeschlagene flankierende Massnahme selbst, d. h. die Frage, ob der Marktstandort tatsächlich zu verlegen ist und - wenn ja - wohin, ist indessen, wie von der Beschwerdegegnerin zurecht bemerkt, nicht im hiesigen Verfahren zu befinden. Hier ist nur - aber immerhin - festzuhalten, dass die Planung selbst dann, wenn der Markt wegen ihrer Realisierung dereinst örtlich verlegt werden müsste, nicht als unzweckmässig zu beurteilen ist. Aus diesem Grund ist auf Antrag 8, mit welchem die Beschwerdeführerin die Fixierung des Marktstandortes im hiesigen Verfahren begehrt, nicht einzutreten.

2.7.2.17 Ergebnis sowie Kosten- und Entschädigungsfolgen

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Beschwerde insoweit teilweise gutzuheissen ist, als:

- § 11 Abs. 1 SBV (wie unter Ziff. 2.7.2.8 lit. b erwogen) mit folgendem (zweiten) Satz zu ergänzen ist: "Die Anlieferung sowie Zu- und Wegfahrten für den motorisierten Individualverkehr sind im Plan dargestellt. *Die Zufahrt zur neuen Anlieferungsstelle im Südosten (bei Bau-feld F) kann auch von Norden her (über Bifangplatz, Bifangstrasse und Riggerbachstrasse) erfolgen, die Wegfahrt hingegen nur gegen Süden (über die Louis Giroud-Strasse und Sä-listrasse).*"
- die Parkgebühr (wie unter Ziff. 2.7.2.10 lit. b erwogen) im Baubewilligungsverfahren festzu-legen ist, wobei sie mindestens Fr. 1.00 (ab der ersten Minute und maximal für die erste Stun-de) zu betragen hat.

Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind dessen Kosten, die auf Fr. 2'000.00 festzulegen sind [vgl. § 18 Abs. 1 lit. a Gebührentarif (GT; BGS 615.11)], ungeteilt der Beschwerdeführerin aufzuerlegen [vgl. § 37 Abs. 2 VRG i.V.m. § 77 VRG und Art. 106 Abs. 1 Schweizerische Zivilpro-zessordnung (ZPO; SR 272)]. Das teilweise Obsiegen der Beschwerdeführerin (vgl. vorstehend) ist äusserst marginal und deshalb für die Verteilung der Verfahrenskosten ohne Bedeutung. Die ge-nannten Kosten sind durch den von der Beschwerdeführerin am 16. September 2019 geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'000.00 teilweise gedeckt und mit diesem zu verrechnen.

Gestützt auf § 39 VRG hat die unterliegende Beschwerdeführerin der Beschwerdegegnerin fer-ner eine Parteientschädigung zu leisten. Unter der Mandatsführung von Rechtsanwalt Theo Strausak (ab Februar 2021) war der Schriftenwechsel mit der Beschwerdeführerin bereits abge-schlossen. Die letzte Eingabe der Beschwerdegegnerin zur Beschwerde der Beschwerdeführe-rin 1 - ihre Duplik - datiert vom 21. April 2020 und wurde noch von Rechtsanwalt Dr. Beat Ries verfasst. Damit kommt der Kostennote von Rechtsanwalt Strausak zum Vornherein keine Bedeu-tung zu. Seitens Rechtsanwalt Ries wiederum liegt dem Regierungsrat keine Kostennote (im ei-gentlichen Sinn) vor, wie sie über Rechtsanwalt Strausak per E-Mail vom 7. Juni 2022 und verfahr-ensleitender Verfügung vom 7. Juli 2022 eingefordert worden war. Vorgelegt wurde von letz-terem mit Eingabe ans BJD vom 12. Juli 2022 "bloss" eine mehrseitige detaillierte Auflistung der Tätigkeiten von Rechtsanwalt Ries in der Sache Sälipark mit jeweiliger Datumsangabe, und zwar

für den Zeitraum 13. Januar 2016 bis 15. Februar 2021. Der jeweilige Zeitaufwand, der Honoraransatz und die entstandenen Unkosten (Spesen) sind hingegen nicht ausgewiesen. Entsprechend wird von Rechtsanwalt Strausak im Begleitschreiben vom 12. Juli 2022 denn auch darum ersucht, "... die Parteientschädigung nach richterlichem Ermessen festzulegen," wie es in der verfahrensleitenden Verfügung vom 7. Juli 2022 für den Fall des Ausbleibens von Kostennoten denn auch in Aussicht gestellt worden war.

Von Rechtsanwalt Ries liegen dem Regierungsrat zur Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 im Wesentlichen eine (siebenseitige) Stellungnahme vom 29. Oktober 2019 und eine (viereinhalbseitige) Duplik vom 21. April 2020 vor. Beiden Eingaben ist eigen, dass sie sich nicht detailliert mit der - zugegebenermassen nicht leicht zu parierenden - Laienbeschwerde auseinandersetzen. Über weite Strecken wird darin auf andere Akten bzw. Verfahren verwiesen oder aber vornehmlich mit "Gemeinplätzen" reagiert. Immerhin ist auch zu beachten, dass - mit dem Vorliegen umfangreicher Grundlagenberichte - eine erhebliche Menge an Akten zu konsultieren war. Allerdings wiederum dürften diese dem Rechtsvertreter aus dem vorangehenden Einspracheverfahren bereits weitgehend bekannt gewesen sein. Rechtsanwalt Strausak schliesslich führt in seinem Schreiben ans BJD vom 12. Juli 2022 aus, der Aufwand seines Kollegen Ries in Sachen Beschwerde 1 dürfte - gemessen am Gesamtaufwand (alle vier Beschwerden) - ungefähr 15 % betragen haben.

In Würdigung der gesamten Umstände erweist sich eine Entschädigung im Betrage von Fr. 1'800.00 als angemessen.

2.7.3 Beschwerde der Novavest Real Estate AG (vormals: LC Lucerne Capital AG) (Beschwerdeführerin 2)

2.7.3.1 Anträge und Beweisofferten

Die Beschwerdeführerin 2 stellte mit Beschwerde vom 1. Juli 2019 folgende Rechtsbegehren:

1. Die Beschlüsse des Stadtrates vom 17. Juni 2019 seien aufzuheben und der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften sowie der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" seien nicht zu genehmigen, soweit darauf eingetreten werden könne.
2. Eventualiter seien die Beschlüsse des Stadtrates vom 17. Juni 2019 aufzuheben, der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" verfassungs- und gesetzeskonform auszugestalten und alsdann mit dem noch nicht erstellten, zu bewilligenden Mobilitätsplan Olten MPO neu aufzulegen.
3. Subeventualiter seien die Beschlüsse des Stadtrates vom 17. Juni 2019 aufzuheben und der Einsprecherin vor Erlass eines Entscheides der erstellte und bewilligte Mobilitätsplan der Stadt Olten zur Einsicht- und Stellungnahme zuzustellen.
4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zzgl. MWST.

Gleichzeitig ersuchte die Beschwerdeführerin um Einräumung einer Frist bis am 23. August 2019 "... zur einlässlichen Begründung der Beschwerde und/oder Änderung/Nachreichung von Anträgen" Mit verfahrensleitender Verfügung vom 5. Juli 2019 entsprach das BJD dem Gesuch teilweise, nämlich insofern, als es für die "... Einreichung der einlässlichen Beschwerdebegründung ..." Frist bis am 9. August 2019 einräumte.

Mit Eingabe vom 9. August 2019 stellte die Beschwerdeführerin 2 die folgenden - teils neu formulierten - Rechtsbegehren:

1. Die Beschlüsse des Stadtrates vom 17. Juni 2019 seien aufzuheben und der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften sowie der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" seien nicht zu genehmigen, soweit darauf eingetreten werden könne.

2. Eventualiter seien die Beschlüsse des Stadtrates vom 17. Juni 2019 aufzuheben, der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" zur vollständigen Neuauflage an die Vorinstanz zurückzuweisen, und es sei die Vorinstanz anzuweisen:
 - a) den Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und den Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" verfassungs- und gesetzeskonform auszugestalten,
 - b) die vorgenommenen Planänderungen betreffend die Ergänzung des Gestaltungsplans mit den Baufeldern G und H gemäss abgeändertem Gestaltungsplan vom 5. Juni 2019 sowie die Erweiterung von § 5 der Sonderbauvorschriften mit Absatz 8 in den Auflageakten zu ergänzen resp. zu ändern,
 - c) die Auflageakten mit dem noch nicht erstellten und bewilligten Mobilitätsplan der Stadt Olten zu ergänzen, und
 - d) die gesamten gemäss Ziff. 2 lit. a - c hievor ergänzten und angepassten Auflageakten zur Wahrung des rechtlichen Gehörs neu aufzulegen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zzgl. MWST.

Mit zweiter Beschwerde vom 12. Juli 2021 gegen die ergänzende Planaufgabe (vgl. dazu oben Ziff. 2.4 lit. d) stellte die Beschwerdeführerin 2 zusätzlich folgende Rechtsbegehren:

1. Der Beschluss des Stadtrats Olten vom 28. Juni 2021 (Protokoll Nr. 181) sei aufzuheben und die Ergänzungen in den Zonenvorschriften sowie im Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" seien nicht zu genehmigen.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zzgl. MWST. zu Lasten der Beschwerdegegnerin, eventualiter zu Lasten der Staatskasse.

Wiederum ersuchte die Beschwerdeführerin um Einräumung einer Frist "... zur einlässlichen Begründung der Beschwerde und/oder Änderung/Nachreichung von Anträgen ...", nämlich bis zum 18. August 2021. Mit verfahrensleitender Verfügung vom 23. Juli 2021 wurde der Beschwerdeführerin "... für eine einlässliche Beschwerdebegründung ..." Frist bis am 23. August 2021 gesetzt.

Am 18. August 2021 stellte die Beschwerdeführerin den prozessualen Antrag, es seien ihr die gesamten Verfahrensakten Nr. 2019/82 zwecks Einsichtnahme zur Verfügung zu stellen, und zwar verbunden mit der Ansetzung einer Frist von vier Wochen, um dazu Bemerkungen einzureichen.

Der nähere Vergleich zwischen den am 1. Juli 2019 gestellten Rechtsbegehren Nrn. 2 und 3 und dem am 9. August 2019 neu formulierten Antrag Nr. 2 ergibt, dass inhaltlich keine (unzulässigen) Veränderungen festzustellen sind, insbesondere keine Weiterung des Begehrten auszumachen ist. Vielmehr kann von einer Präzisierung/Berichtigung der ursprünglichen Rechtsbegehren Nrn. 2 und 3 gesprochen werden, und zwar dahingehend, wie diese vom Regierungsrat - wenn unverändert formuliert geblieben - denn auch wohl ausgelegt worden wären. Wirklich neu ist einzig lit. b des frisch formulierten Antrags Nr. 2. Indessen kann auch das hier - nun eben explizit - Beantragte ohne Not als bereits vom bisherigen Antrag Nr. 2 ("... gesetzeskonform auszugestalten ...") "abgedeckt" verstanden werden. Im Übrigen ist der neue Antrag Nr. 2 lit. b insofern bereits aufgenommen worden, als er zur verfahrensleitenden Verfügung des BJD vom 22. Dezember 2020 geführt hat (vgl. dazu oben Ziff. 2.4 lit. d).

Zu Beweis Zwecken reichte die Beschwerdeführerin mehrere Urkunden zu den Akten, behielt sich die Nachreichung weiterer solcher für den Bestreitungsfall vor und bezeichnete ferner Dokumente, die von Amtes wegen beizuziehen oder aber bereits aktenkundig seien (vgl. das zusammen mit der Beschwerdebegründung vom 9. August 2019 eingereichte und am 20. März 2020 aktualisierte Aktenverzeichnis sowie die in der zweiten Beschwerde vom 12. Juli 2021 und

deren Begründung vom 18. August 2021 bezeichneten Dokumente). Weiter beantragte sie eine Parteibefragung sowie die Durchführung eines Augenscheins.

Vorinstanz und Beschwerdegegnerin beantragten die Abweisung der Beschwerden, soweit darauf einzutreten sei, und zwar unter Kostenfolge (Vorinstanz) bzw. Kosten- und Entschädigungsfolge (Beschwerdegegnerin) zulasten der Beschwerdeführerin.

2.7.3.2 Prozessualer Antrag vom 18. August 2021 / Verletzung des rechtlichen Gehörs I (Akteneinsicht)

Die Beschwerdeführerin rügt, dass sie am 27. Juli 2021 Einsicht in die gesamten Verfahrensakten (inklusive Rechtsschriften der weiteren Beschwerdeführenden) verlangt habe. Mit Schreiben vom 28. Juli 2021 seien der Rechtsvertreterin zwar Akten zugestellt worden. Allerdings sei die Einsichtnahme (umfangmässig) mit der Begründung eingeschränkt worden, dass zwischen den (mehreren) Beschwerdeführer(inne)n untereinander kein Prozessrechtsverhältnis bestehe, weshalb das Einsichtsrecht in die Rechtsschriften der übrigen Rekurrent(inn)en und die zugehörigen Stellungnahmen der Vorinstanz nicht bestehe. Diese Sichtweise teile sie nicht. So seien die mehreren Beschwerdeverfahren - ohne formale Not - vereinigt worden. Das BJD führe das seit längerer Zeit hängige "Hauptverfahren" in Bezug auf alle Beschwerden unter derselben Verfahrensnummer, und auf allen verfahrensleitenden Verfügungen des BJD seien die weiteren Beschwerdeführer/-innen jeweils ebenfalls namentlich aufgeführt. Art. 29 Abs. 2 BV garantiere zudem ein von der Parteistellung unabhängiges Akteneinsichtsrecht, weshalb das Argument, dass zwischen den mehreren Beschwerdeführenden kein Prozessrechtsverhältnis bestehe, fehl gehe (Verweis auf das Urteil des Bundesgerichts vom 3. Februar 2005 im Verfahren 1P.330/2004, E. 3.2).

Es trifft zu, dass in den Rubren der verfahrensleitenden Verfügungen des BJD - unter einheitlicher Verfahrensnummer - jeweils sämtliche Verfahrensparteien (und damit auch alle Beschwerdeführer/-innen) ausgewiesen wurden. Jedoch wurde die Verfahrensinstruktion von Anfang an stets so durchgeführt, dass die jeweiligen Eingaben der mehreren Beschwerdeführer/-innen (bzw. die jeweils darauf bezogenen Stellungnahmen der Vorinstanz und der Beschwerdegegnerin) unter diesen selbst nicht (gegenseitig) ausgetauscht wurden. Nichts anders verhielt es sich bei der Verfügung vom 23. Juli 2021, deren Dispositivziffer 1 denn auch etwas anderes anspricht. Angeordnet wurde hier - bezogen auf die Beschwerdeführer/-innen 2 und 3 - die Vereinigung ihrer jeweils ersten Beschwerde (aus dem Jahr 2019) mit der - im Gefolge der Zweitaufgabe - im Jahr 2021 je erhobenen zweiten. Nicht mehr – und nicht weniger.

Im Übrigen ist es nicht zufällig ("ohne Not"), dass die vier Beschwerden im selben Verfahren (und deshalb auch unter der selben Verfahrensnummer) behandelt werden. Zwecks Sicherstellung der materiellen Koordination im Nutzungsplanverfahren gebietet § 18 Abs. 2 PBG nämlich, dass über die Genehmigung des Plans und die gegen diesen erhobenen Beschwerden *in ein und demselben Akt* (RRB) zu befinden ist. Nicht anders verhält es sich übrigens im Baubewilligungsverfahren, wo über das Baugesuch und die dagegen erhobenen Einsprachen in einem einheitlichen Entscheid zu befinden ist [vgl. § 9 Abs. 2 Kantonale Bauverordnung (KBV; BGS 711.61)]. Das bedeutet nun aber nicht, dass auch ein (horizontales) Prozessrechtsverhältnis zwischen mehreren Beschwerdeführern (oder Einsprechern) ent- bzw. besteht. Vielmehr haben diese untereinander keine Parteistellung – und folglich auch keine Parteirechte. Der von der Beschwerdeführerin angerufene bundesgerichtliche Entscheid vermag an dieser Beurteilung nichts zu ändern. Er betraf eine wesentlich andere Konstellation.

2.7.3.3 Verletzung des rechtlichen Gehörs II (Begründungspflicht)

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerin rügt, die Begründung des Einspracheentscheides der Vorinstanz sei völlig ungenügend; sie erfülle die vom Bundesgericht im Entscheid BGE 112 Ia 107 Erw. 2b definierten (und seither in konstanter Praxis bestätigen) Anforderungen in keiner Weise. Die in der Einsprache - sich erstreckend über zwölf Seiten - vorgetragene Rügen seien bloss summarisch oder - wie etwa die wesentlichen Vorbringen betreffend die ungenügende Verkehrserschliessungs- und insbesondere Parkplatzsituation oder betreffend den Mehrverkehr) gar nicht behandelt worden. Die von der Einsprecherin geltend gemachten Interessen seien gänzlich unbeachtet geblieben (keine Abwägung). Eine sachgerechte Anfechtung des Einspracheentscheides sei damit gar nicht möglich. Der Entscheid sei aufzuheben.

Die Vorinstanz beschränkt sich in ihrer Vernehmlassung grundsätzlich auf die Aussage, dass "... auf pauschale Anschuldigungen ... nicht weiter eingegangen ..." werde. Daneben gibt sie noch eine kurze Erläuterung zum Werdegang und zur rechtliche Bedeutung des Mobilitätsplans Olten (MPO) ab.

In ihren "Bemerkungen" (vom 20. Dezember 2019) weist die Beschwerdeführerin den Vorwurf "pauschaler Anschuldigungen" als unbegründet zurück und äussert sich nochmals zum MPO, dessen genauer Inhalt - weil damals nicht zur Verfügung stehend (publiziert) - ihr nie bekannt gewesen sei.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung muss die Begründung eines Entscheides so abgefasst sein, dass der/die Adressat/-in ihn gegebenenfalls sachgerecht anfechten kann. Dies sei - so das Bundesgericht - nur dann möglich, wenn sowohl er/sie als auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheids ein Bild machen könnten. In diesem Sinne müssten wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde habe leiten lassen und auf welche sich ihr Entscheid stütze. Dies bedeute indessen nicht, dass sich diese ausdrücklich mit jeder tatbeständlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen müsse. Vielmehr könne sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (vgl. BGE 112 Ia 107, Erw. 2b, und diverse spätere Urteile).

In ihrer seinerzeitigen Einsprache an den Stadtrat (Eingaben vom 3. Januar 2017 und 17. Mai 2019) hatte die Beschwerdeführerin im Wesentlichen Folgendes gerügt:

- markante Zunahme des Verkehrsaufkommens im Bereich des Bifangplatzes zufolge Verlegung der nördlichen Einstellhallenzufahrt des Säliparks sowie zufolge des vorgesehenen Ausbaus des Busangebots / damit einhergehend: erhebliche Zunahme der Immissionen (Lärm und Luft) / daraus resultierend: weniger attraktive Wohnlage, sinkende Mietzinseinnahmen
- vorgesehene Aufhebung der öffentlichen Parkplätze auf dem Bifangplatz als für die Einsprecherin nicht zumutbare (flankierende) Massnahme / daraus resultierend: Wettbewerbsverzerrung durch unzulässige Diskriminierung; Wertverlust der eigenen Liegenschaft, abspringende Mieter von Ladenlokalen
- gleichzeitig: Fehlen eines konkreten Verkehrskonzepts / noch nicht rechtsgültig vorliegender MPO (Bezugnahme des gesuchstellerischen Mobilitätskonzepts auf den MPO folglich als Verweis ins Leere)
- evtl: (rechtsgültig vorliegender) MPO nicht bei den Auflageakten
- Parkplatzzahl (mit 685) nicht nutzungsadäquat / daraus resultierend: erhöhter Druck auf die öffentlichen Parkplätze im Quartier
- Fazit: nicht rechtsgenügend gewährleistete verkehrstechnische Erschliessung des Projekts / Untauglichkeit des/der gewählten Erschliessungsregimes/-variante

- zu erwartende erhebliche Immissionen (Luft und Lärm) während der dreijährigen Bauphase.

Dem hielt der Stadtrat in seiner Entscheidung - seine Erwägungen selbst als "summarisch" bezeichnend - insbesondere entgegen:

- Der Raumplanungsbericht beinhalte ein integriertes Verkehrsgutachten. Mit diesem seien die verkehrstechnische Machbarkeit des Projekts nachgewiesen und ebenso die Zulässigkeit des - sich auf den MPO stützenden - reduzierten Parkplatzdargebots dargelegt worden. Dem Raumplanungsbericht wiederum liege das eigens erarbeitete Mobilitätskonzept zugrunde.
- Das Projekt sei nach den Vorgaben des MPO ausgestaltet worden, jedoch bewusst losgelöst von der Frage nach dessen Inkrafttreten. Bei diesem handle es sich um ein verwaltungsinternes Planungsinstrument ohne direkte Aussenwirkungen.
- Die vom Mobilitätskonzept und Raumplanungsgericht vorgesehenen flankierenden Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses sowie zur Verkehrssteuerung (etwa: Einrichtung einer Begegnungszone auf der Riggerbachstrasse, Sperrung derselben, Aufhebung von Parkplätzen ausserhalb des Planperimeters) seien nicht direkte Voraussetzung für die Bejahung einer grundsätzlich rechtsgenügenden Erschliessung und seien denn auch in nachlaufenden verkehrsrechtlichen Verfahren umzusetzen, je nachdem aber Voraussetzung für die spätere Erteilung der Baubewilligung.
- Valable Alternativen zur gemäss Raumplanungsbericht gewählten Erschliessungslösung hätten aufgrund der begrenzten Kapazität des Sälkreisels nicht bestanden. Die gewählte Lösung entspreche im Grundsatz der bereits bestehenden Erschliessung des Säliparks. Diese sei im Zuge der Planung durchaus kritisch auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüft ("hinterfragt") worden, habe sich im Resultat aber als geeignet und verhältnismässig bestätigt. So insbesondere deshalb, weil der aufs Minimum beschränkte generierte Mehrverkehr relativ gleichmässig auf die bisherigen Achsen verteilt werde.
- Das Projekt Sälipark 2020 werde das Quartier aufwerten und deshalb - entgegen der Meinung der Beschwerdeführerin - zu keinem Wertverlust umliegender Liegenschaften führen - im Gegenteil.
- Die Einhaltung der Vorgaben betreffend Luft- und Lärmimmissionen sei im Rahmen des nachlaufenden Baugesuchsverfahrens detailliert zu prüfen. Immerhin sei festzuhalten, dass die Lärmgrenzwerte gemäss UVB eingehalten werden könnten, und zwar auch bei Mitberücksichtigung des auszubauen vorgesehenen Busverkehrs.

Die Begründung des Stadtrats ist zugegebenermassen knapp ausgefallen, nicht zuletzt auch angesichts des Umfangs der Einsprache. Letztere wiederum hätte - ohne an Qualität zu verlieren - durchaus auch etwas gestrafter ausfallen können, zeichnet sich zuweilen durch Wiederholungen aus. Ein Vergleich der beiden Argumentarien sodann ergibt, dass kein wesentliches Vorbringen der Einsprecherin wirklich unbeantwortet geblieben ist. Damit darf die Begründung des Stadtrats, wenn auch nicht als mustergültig, so doch als den Mindestanforderungen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung genügend beurteilt werden. Wie die dem Regierungsrat zum Entscheid vorliegende Beschwerde zeigt, konnte die Beschwerdeführerin den vorinstanzlichen Entscheid denn auch sachgerecht anfechten. Ebenso ist es dem Regierungsrat möglich, die Motive, von denen sich der Stadtrat leiten liess, seinem Entscheid zu entnehmen.

Immerhin noch ein paar erläuternde Worte zum Werdegang und zur Stellung des MPO, respektive zu seinem Verhältnis zum Projekt Sälipark 2020: Wie bereits erwähnt (vgl. oben Ziff. 2.7.2.3 lit. b), kommt der Planung Sälipark die Funktion eines Pilotprojekts zum seinerseits noch nicht abschliessend konkretisierten (ausstehende Teilkonzepte) MPO zu. Das Verhältnis ist damit ein wechselseitiges. Während sich die Planung Sälipark (konkret: das ihr zugrunde liegende Mobilitätskonzept) an den Zielen und der Gesamtstrategie des MPO orientiert, sollen die aus ihr gewonnenen Erkenntnisse in die weitere Entwicklung (Umsetzung) des MPO einfließen. So wenigstens die damalige Idee.

Die angesprochene *Gesamtstrategie* des MPO (d. h. dessen Zielsetzungen) ist vom Stadtrat - dem auch die Ortsplanung obliegt - am 10. August 2015 "genehmigt" worden [vgl. Protokoll über die Sitzung des Stadtrats Olten vom 19. Februar 2018: Bericht und Antrag des Stadtrates ans Gemeindeparlament in Sachen "Mobilitätsplan/Kenntnisnahme Synthesebericht und Genehmigung Reglement über die Erstellung von Parkfeldern in der Einwohnergemeinde Olten (Parkierungsreglement)"]; die (öffentlich aufgelegenen) Planungsgrundlagen zum Teilzonenplan mit Zonenvorschriften sowie Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" - der UVB und das Mobilitätskonzept - wie auch der Raumplanungsbericht datieren ihrerseits vom 21. Oktober 2016.

Die vom Stadtrat am 10. August 2015 "genehmigten" (definierten) sechs Ziele des MPO sind seinem am 19. Februar 2018 verabschiedeten Bericht und Antrag ans Gemeindeparlament (vgl. vorstehend) zu entnehmen. Sie stehen unter dem Leitsatz "Wechsel von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung für den motorisierten Individualverkehr (MIV)" (vgl. a.a.O., Ziff. 1) und lauten wie folgt (vgl. a.a.O., Ziff. 2):

- *Der Verkehr in der Stadt Olten ist nachhaltig stadtverträglich zu organisieren. Damit soll die angestrebte Stadtentwicklung ermöglicht und unterstützt werden.*
- *Die Verkehrsorganisation in der Stadt Olten orientiert sich an den bestehenden übergeordneten Planungsgrundsätzen und ist zukunftsweisend.*
- *Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften.*
- *Die Herausforderungen werden durch Stadt und Kanton partnerschaftlich und in Koordination mit der Region und dem Kanton Aargau bewältigt.*
- *Der motorisierte Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren.*
- *Die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen ist zu verbessern.*

Weiter soll der Stadtrat am 10. August 2015 eine *Übergangsregelung* "beschlossen" haben. Diesbezüglich ist seinem Antrag und Bericht vom 19. Februar 2018 (vgl. a.a.O., Ziff. 2) Folgendes zu entnehmen:

Angesichts des wachsenden Verkehrsdrucks und laufender Vorhaben wie etwa Sälipark 2020 beschloss [der] Stadtrat als Planungsbehörde am 10. August 2015 zudem, dass der Mobilitätsplan bis zur formellen Inkraftsetzung eine Vorwirkung entfaltet.

Die Übergangsregelung gilt für alle Teilzonen- und Gestaltungspläne bei Vorhaben mit über 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion). Projekte im Baugesuchsverfahren werden von der Regelung nicht erfasst. Diese stützt sich auf § 147 Planungs- und Baugesetz, wonach die Gemeinde aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumplanung durch Reglemente und Nutzungspläne oder insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei publikumsintensiven Anlagen die Zahl der Abstellplätze beschränken und zusätzliche Massnahmen im Bereich Mobilität/Verkehr verlangen kann.

Im Bewusstsein, dass das Vorgehen und die Entscheidungsgrundlagen in der Übergangsphase pragmatisch auf Grund der Erfahrungen entwickelt und konkretisiert werden müssen, gelten u.a. folgende Regelungen: ein frühzeitiger Einbezug des Kernteams Mobilitätsplan für sämtliche Projekte im Nutzungsplanverfahren, die den Schwellenwert von 50 Parkplätzen überschreiten, sowie ein Minimierungsgebot für die Erstellung von Parkplätzen und die Erstellung von Mobilitätskonzepten.

Ob die erwähnten Ziele und die Übergangsregelung bei der öffentlichen Planaufgabe ab dem 25. November 2016 "publik" waren, muss insofern offen bleiben, als das Protokoll über die Sitzung des Stadtrats vom 10. August 2015 heute zumindest elektronisch nicht (mehr) abrufbar ist (Internet-Suche vom 26. März 2022). Da Sitzungen der Gemeinderäte gemäss § 31 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG; BGS 131.1) in der Regel jedoch öffentlich sind, und das Publikum nur aus wichtigen Gründen ausgeschlossen werden kann (Abs. 3), darf davon ausgegangen werden, dass auch das Protokoll über das betreffende Traktandum - wenigstens auf Anfrage hin - einsehbar

gewesen sein muss (vgl. § 31 Abs. 2 i.V.m. § 29 GG). Da der (orientierungshalber) öffentlich aufgelegene Raumplanungsbericht wie auch das Mobilitätskonzept wiederholt auf den MPO Bezug nehmen (vgl. insb. Ziff. 4.1 des Raumplanungsberichts, wo explizit auf die Beschlussfassung des Stadtrats vom 10. Aug. 2015 Bezug genommen wird), fehlte es auch nicht an Hinweisen auf das Vorliegen dieser stadträtlichen Planungsgrundlage. M.a.W. wäre es der Beschwerdeführerin möglich gewesen, sich um Offenlegung der vom Stadtrat am 10. August 2015 beschlossenen Grundsätze (Gesamtstrategie) zu bemühen. Dass ein Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats (über die Sitzung vom 10. Aug. 2015) - zusammen mit den übrigen Unterlagen zur streitgegenständlichen Planung - nicht mit aufлаг, stellt demnach keine Verletzung des Gehörsanspruchs der Beschwerdeführerin dar.

2.7.3.4 Verletzung des rechtlichen Gehörs III (nachträgliche Änderungen)

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerin rügt eine Verletzung des rechtlichen Gehörs auch insofern, als die Vorinstanz gegen § 19 Abs. 1 PBG verstossen habe. Im angefochtenen Beschluss vom 17. Juni 2019 (Prot. Nr. 215) habe sie den Gestaltungsplan mit den Baufeldern G und H ergänzt und § 5 der Sonderbauvorschriften um den Absatz 8 erweitert, ohne den Gestaltungsplan und die SBV nochmals öffentlich aufzulegen oder die ausdrückliche Zustimmung der Beschwerdeführerin (in ihrer Eigenschaft als davon Betroffenen) einzuholen bzw. ihr wenigstens die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen zu geben.

Die Beschwerdegegnerin vertritt die Meinung, dass mit der getroffenen Massnahme (Ergänzung des Plans mit den Baufeldern G und H und der Sonderbauvorschriften mit § 5 Abs. 8) niemand schlechter gestellt werde. Es gehe offensichtlich darum, den Ist-Zustand festzuhalten, welcher bereits durch die Besitzstandsgarantie gesichert sei.

Die Vorinstanz ihrerseits führt in ihrer Stellungnahme vom 14. November 2019 zusammengefasst aus, § 19 Abs. 1 PBG verfolge keinen Selbstzweck. Er gewährleiste das rechtliche Gehör der von Planänderungen Betroffenen. Vorliegend sei lediglich eine geringfügige Änderung bzw. Berichtigung vorgenommen worden, und diese bewirke faktisch keine materielle Änderung. Eine erneute "Mitwirkung" hätte das Verfahren unnötig verzögert. Mit dem gewählten Vorgehen (Verzicht auf vorgängige Anhörung der Betroffenen) seien keine verfassungsmässigen Rechte verletzt worden.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Der von Art. 29 Abs. 2 BV garantierte Anspruch auf rechtliches Gehör gebietet, dass die Behörde die Vorbringen des vom Entscheid in seiner Rechtsstellung Betroffenen auch tatsächlich hört, prüft und in die Entscheidungsfindung mit einbezieht. Dies setzt sachlogisch voraus, dass die Behörde den Parteien vor Erlass einer Verfügung (hier: Änderung/Ergänzung von Plan und SBV) Kenntnis gibt. Das Recht, angehört zu werden, ist grundsätzlich formeller Natur. Seine Verletzung führt in der Regel ungeachtet der Erfolgsaussichten der Rechtsvorkehr in der Sache selbst zur Aufhebung der/des angefochtenen Verfügung/Entscheids. Es kommt mit anderen Worten nicht darauf an, ob die gewährte Anhörung im konkreten Fall zu einem anderen Ausgang der Streitsache geführt hätte (vgl. BGE 127 V 431, Erw. 3d/aa).

Gemäss ursprünglichem Gestaltungsplan, aufgelegt vom 25. November 2016 bis 3. Januar 2017, waren Hochbauten nur "... innerhalb der im Nutzungsplan festgelegten Mantellinien der Baufelder A, B, C, D, E und F zulässig" (vgl. § 5 Abs. 1 SBV). Folglich wären die übrigen, nicht in den Baufeldern A - F liegenden, bestehenden Bauten mit dem Eintritt der Rechtskraft des Plans materiell baurechtswidrig geworden. Sie wären lediglich noch unter dem Schutz der Besitz-

standsgarantie nach § 34^{ter} PBG gestanden, d. h. hätten zwar weiterbestehen und auch unterhalten werden dürfen, nach einem Abbruch oder Untergang durch höhere Gewalt jedoch nicht wieder aufgebaut werden können (vgl. SOG 1989 Nr. 21, E. 2).

Durch die nachträgliche Ergänzung des Gestaltungsplans mit den Baufeldern G und H (und die zugehörige Erweiterung von § 5 der Sonderbauvorschriften um Absatz 8) bleiben die hier bestehenden Bauten auch materiell rechtmässig. Sie dürften damit - im Grundsatz (vgl. nachfolgend Ziff. 2.7.3.12 lit. b) - bei einem Abbruch oder Untergang durch höhere Gewalt (maximal) im Umfang des heutigen Volumens wieder errichtet werden.

Gestützt auf diese Erkenntnis hielt das BJD in seiner verfahrensleitenden Verfügung vom 22. Dezember 2020 fest, dass die baulichen Möglichkeiten mit dem ergänzten Gestaltungsplan und den erweiterten Sonderbauvorschriften erheblich weiter gingen als mit der seinerzeit aufgelegten Planung. Folglich sei die vorgenommene Ergänzung des Gestaltungsplans und der Sonderbauvorschriften nicht bloss geringfügiger Natur. Sie hätte daher (erneut) publiziert und öffentlich aufgelegt werden müssen, weshalb das instruierende Departement das hängige "... Verfahren in der Beschwerdesache Nr. 2019/82 ... zwecks Publikation und öffentlicher Auflage des ergänzten Gestaltungsplans mit den Baufeldern G und H und § 5 Abs. 8 der Sonderbauvorschriften ..." sistiere.

Damit steht fest, dass der Stadtrat mit seinem Vorgehen den Anspruch der Beschwerdeführerin auf rechtliches Gehör verletzt hat, diese Verletzung jedoch mit der nachträglichen respektive nachgeholten Publikation der an Plan und SBV vorgenommenen Änderungen geheilt werden konnte (vgl. soeben nachfolgend). Die festgestellte Gehörsverletzung wird im Rahmen der Kostenverteilung zu berücksichtigen sein.

Mit der nachgeholten öffentlichen Auflage der Änderungen an Plan und SBV und gleichzeitiger Sistierung des hängigen Beschwerde- und Genehmigungsverfahrens wurde den verfahrensrechtlichen Anforderungen vollauf Rechnung getragen. Insbesondere wäre es auch allfälligen weiteren - bisher nicht am Verfahren beteiligten - Einspracheberechtigten möglich gewesen, gegen die nachträgliche Anpassung der Planung durch die Vorinstanz Einsprache und nachfolgend Beschwerde beim Regierungsrat zu erheben. Dass sich die (erneute) Planaufgabe inhaltlich auf die nachträglichen Ergänzungen des Gestaltungsplans und der Sonderbauvorschriften beschränkt hat, entspricht dem Prinzip des einmaligen Rechtsschutzes.

Noch ein Wort zur Bedeutung der nachträglichen Planänderungen aus Sicht der UVP-Pflicht: Der Betrachtungsperimeter des UVB vom 21. Oktober 2016 ist identisch mit dem Planperimeter des Gestaltungsplans. Entsprechend wurden bei der Aufnahme und umweltrechtlichen Beurteilung des Ist- und Soll-Zustandes auch die Flächen und aktuellen Nutzungen in den nachmaligen Baufeldern G und H in die Betrachtung mit einbezogen. M.a.W. bewirkt die nachträgliche Etablierung der Baufelder G und H aus umweltrechtlicher Sicht keinerlei Änderung, zumal in diesen einstweilen auch keine Veränderungen vorgesehen sind. Sollten künftig in den Bereichen der Baufelder G und H - sei es mit oder ohne bauliche Massnahmen - relevante Nutzungsänderungen vorgenommen werden, stellt sich die Frage nach der umweltrechtlichen Neubeurteilung nach Art. 2 Abs. 1 UVPV nicht anders als wenn diese Änderungen in den Baufeldern A - F vorgesehen wären.

2.7.3.5 Verletzung des rechtlichen Gehörs IV (unvollständige Auflageakten)

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerin macht geltend, das vom 21. Oktober 2016 datierende Mobilitätskonzept der Beschwerdegegnerin verweise mehrfach direkt auf den MPO. Auch § 11 Abs. 3 und 4 SBV verwiesen auf den städtischen Mobilitätsplan. Es gehe nun aber offensichtlich nicht an, in den Auflageakten auf ein Dokument respektive Instrument Bezug zu nehmen - und dieses der

Verkehrsplanung zu Grunde zu legen -, ohne dass sich dieses ebenfalls bei den Auflageakten befunden hätte - ja noch auch nur rechtskräftig vorgelegen wäre. M.a.W. sei es der Beschwerdeführerin nicht möglich gewesen, die aufgelegenen Unterlagen auf ihre Konformität mit einem allfälligen Mobilitätsplan der Stadt Olten hin zu überprüfen. Kurz: Die Auflageakten seien unvollständig gewesen, weshalb ihr Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt worden sei. Effektiv existiere der Mobilitätsplan noch gar nicht, da er vom Gemeinderat am 21. März 2018 zurückgewiesen worden sei. Entsprechend erweise sich das darauf basierende Mobilitätskonzept als nicht nachvollziehbar, haltlos und gesetzwidrig. Angesichts der formellen Natur des Gehörsanspruchs falle bei dieser Ausgangslage nur die Aufhebung des stadträtlichen Planbeschlusses in Betracht; eine Heilung der Gehörsverletzung sei ausgeschlossen. Sofern ein bewilligter und rechtskräftiger Mobilitätsplan (mittlerweile) aber vorliegen sollte, müsste er bei der zu wiederholenden Auflage mit aufgelegt werden.

Die Beschwerdegegnerin vermerkt in ihrer Stellungnahme, es gehe vorliegend erst um die Nutzungsplanung, noch nicht um das Bauprojekt, und auf dieser Stufe seien die Vorgaben des vom Stadtrat am 10. August 2015 beschlossenen Mobilitätsplans ohne weiteres zu berücksichtigen gewesen. Letzterer sei öffentlich zugänglich gewesen. Im Übrigen sei klar geregelt, dass das Mobilitätskonzept von der Bauherrschaft im Rahmen des ersten Baugesuchs zu präzisieren sei. Die Rüge der Verletzung des Gehörsanspruchs erweise sich somit als unbegründet. Schliesslich wäre eine allfällige Gehörsverletzung angesichts der dem Regierungsrat gestützt auf § 30 VRG zukommenden vollen Kognition im Beschwerdeverfahren heilbar.

Die Vorinstanz unterstreicht in ihrer Vernehmlassung, dass es sich beim Mobilitätsplan um einen behördenverbindlichen Plan (Instrument) des Stadtrates handle. Dieser verfolge damit das Ziel, "... die Verkehrsentwicklung in der Stadt Olten nicht auf der Einzelfallebene, sondern in einer Gesamtbetrachtung aktiv zu steuern und damit sicherzustellen, dass auch in Zukunft eine attraktive Stadtentwicklung sowie eine komfortable und flexible Mobilität für die Oltnen Bevölkerung und Wirtschaft ..." wie auch für Pendler, Kunden und Besucher gewährleistet werden könnten. Der Mobilitätsplan sei im Internet abrufbar und vom Stadtrat am 6. August 2018 beschlossen und zur Kenntnisnahme ans Gemeindeparlament verabschiedet worden. Im Einzelnen wird auf das Protokoll des Stadtrates (vom 6. August 2018, Prot.-Nr. 177) verwiesen.

Die Rekurrentin wiederum hält in ihren späteren Eingaben an der Argumentation in der Beschwerdebeurteilung unverändert fest.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird - was den Werdegang des Mobilitätsplans Olten (MPO) betrifft - auf die Ausführungen unter Ziffer unter Ziff. 2.7.3.3 lit. b verwiesen (vgl. zudem bereits Ziff. 2.2.1, 2.2.3, 2.7.2.3 lit. b und 2.7.2.10 lit. b).

Was seine Funktion bzw. rechtliche Qualifikation betrifft, handelt es sich beim MPO um eine behördenverbindliche Planungsgrundlage, die sich der Stadtrat - als kommunale Planungsbehörde (vgl. § 9 Abs. 1 i.V.m. § 15 Abs. 1 PBG) - selbst gegeben hat. Dass die Zielsetzungen des MPO - dessen Gesamtstrategie - vom Stadtrat am 10. August 2015 beschlossen worden sind bzw. ist, wird von keiner Seite in Frage gestellt. Dem Papier "Mobilitätsplan Olten / Synthesebericht - September 2017" ist auf Seite 9 (ganz am Schluss) diesbezüglich zu entnehmen: "Die strategischen Ziele des Mobilitätsplans Olten wurden am 10. August 2015 vom Stadtrat Olten beschlossen und für die Verwaltung Olten als verbindlich erklärt." In Übereinstimmung damit lautete Ziffer 1 des Beschlussesantrags des Stadtrats ans Gemeindeparlament vom 19. Februar 2018 wie folgt: "Der Synthesebericht Mobilitätsplan Olten und die vorgesehenen Umsetzungsschritte werden *zur Kenntnis genommen*" [Hervorhebung (mittels kursiver Schrift) durch den Verfasser]. Die Verbindlichkeit des MPO selbst stand damit - anders als das gleichzeitig zum Beschluss unterbreitete städtische Parkierungsreglement - nie unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Parlaments. Als für die Planung zuständige Behörde hat sich der Stadtrat den MPO durchaus selbst

geben (d. h. sich selbst und der ihm unterstehenden Verwaltung verbindlich auferlegen) können.

Im Synthesebericht (vgl. a.a.O., S. 91) wird unter der Überschrift "Leitprojekt Sälipark" schliesslich auch die bereits wiederholt angesprochene Bedeutung dieser Planung als Pilotprojekt zum MPO erläutert: "Die Erweiterung des Säliparks (Projekt Sälipark 2020) wurde als erstes Projekt nach den Vorgaben des Mobilitätsplans Olten (MPO) geplant. ... Das Projekt wurde dabei in enger Zusammenarbeit zwischen Projektträgerschaft und der Stadt Olten als Pilot nach den Prinzipien und Regeln des MPO entwickelt."

Aus dem Gesagten folgt, dass der MPO bei Beginn der Planaufgabe (am 25. November 2016) beschlossen vorlag. Zudem traf der Stadtrat gestützt auf diesen keine planerischen Dispositionen (gemeint sind u.a. die reduzierte Zahl an Parkplätzen mit Bewirtschaftungspflicht und die Fahrtenkontingente), die er nicht auch unmittelbar gestützt auf § 147 PBG hätte zulassen respektive verlangen können.

Zugegebenermassen "unschön" ist lediglich der Umstand, dass der Entwurf zum Zonenreglement und die orientierend aufgelegenen Planungsakten (Mobilitätskonzept, Raumplanungsbericht) wiederholt auf den MPO Bezug nehmen, ohne dass dieser ebenfalls (orientierend!) aufgelegt wäre. Daran vermögen die Ausführungen der Vorinstanz und der Beschwerdegegnerin nichts zu ändern. Indessen wäre es der Beschwerdeführerin - diesen Umstand erkennend - ohne weiteres möglich und durchaus auch zumutbar gewesen, sich um die Offenlegung dieses Dokuments zu kümmern, statt im Nachhinein einfach wiederholt dessen Fehlen bei den Auflageakten zu rügen (vgl. dazu bereits oben Ziff. 2.7.3.3 lit. b am Ende). Auf eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör ist demnach im genannten Zusammenhang nicht zu schliessen.

2.7.3.6 Ergänzende Planaufgabe

a) Vorbringen der Beschwerdeführerin

Die Beschwerdeführerin beanstandet, dass einzig die Ergänzungen der Planung öffentlich aufgelegt worden sind anstatt, wie es korrekt gewesen wäre, das gesamte (unbestrittenermassen abgeänderte respektive ergänzte) Projekt. So sehe das PBG keine Möglichkeiten vor, nur Ergänzungen von nicht rechtskräftigen Plänen und/oder Sonderbauvorschriften aufzulegen. Die Zerstückelung/Aufteilung des Baugesuchs [recte: der Planung] sei unzulässig (Prinzip der Einheit des baurechtlichen Entscheids). Eine Genehmigung allein der Ergänzungen von Plan und Sonderbauvorschriften - ohne Miteinbezug der restlichen, beim BJD hängigen Auflageakten - wäre nämlich ebensowenig möglich. Durch die ausschliessliche Auflage der Ergänzungen habe sich ein "unabhängiger" Dritter über das Projekt in keiner Art und Weise eine Übersicht verschaffen können. Der Umstand, dass das BJD die gegen die ergänzende Auflage ergangenen Beschwerden mit den bereits hängigen - gegen die ursprüngliche Planaufgabe gerichteten - vereinigt habe [Merke: Angesprochen ist hier Punkt 1 der verfahrensleitenden Verfügung des BJD vom 23. Juli 2021], zeige im Übrigen gerade auf, dass es sich um eine unteilbare Materie handle. Die Vorinstanz wiederum könne sich nicht darauf berufen, dass es gerade das BJD gewesen sei, das ihr zum gewählten Vorgehen (der bloss ergänzenden Auflage) geraten habe [Merke: Angesprochen wird hier Erwägung 5 der verfahrensleitenden Verfügung des BJD vom 22. Dezember 2020.]. Den aufgelegenen Akten habe schliesslich auch nicht entnommen werden können, ob und inwiefern die an Plan und SBV vorgenommenen Ergänzungen auf ihre möglichen Auswirkungen auf im Raumplanungsbericht und im Mobilitätskonzept behandelten Themen hin überprüft worden seien. Da das Projekt durch die vorgenommenen Ergänzungen aber quasi verdreifacht werde, sei von einer (zusätzlichen) Verfälschung der nicht entsprechend angepassten Berichte/Gutachten auszugehen. Diese seien folglich noch vor der geforderten Neuauflage alle zu überprüfen und zu überarbeiten.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Die Beschwerdeführerin vertritt die Ansicht, dass - nach deren Ergänzung (um die Baufelder G und H sowie um den Absatz 8 von § 5 SBV) - nochmals die *gesamte* Planung "Riggenbachstrasse", bestehend aus Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften, als *Genehmigungsinhalt* hätte aufgelegt und insofern zum Gegenstand des Einspracheverfahrens hätte gemacht werden müssen. Diese Sichtweise teilt der Regierungsrat klar nicht.

Zwar mag es zutreffen, dass die vorgenommenen Ergänzungen - isoliert betrachtet - möglicherweise keinen Sinn machen würden, d. h. losgelöst vom bereits früher aufgelegenen Planungsinhalt - weil qualifiziert unzweckmässig - evtl. nicht genehmigt werden könnten. Das spielt indes keine Rolle - und bedeutet denn auch keine unzulässige "Zerstückelung" der Planung. Wie es sich im gegenteiligen Fall verhalten würde, wenn also ein früher aufgelegener Planungsinhalt ohne seine nachträgliche Ergänzung zum Vornherein nicht genehmigungsfähig (gewesen) wäre, muss an dieser Stelle nicht weiter diskutiert werden, kann ohne weiteres offen bleiben. Diese Konstellation ist vorliegend nämlich offensichtlich nicht gegeben.

Es verhält sich hier nicht anders als im Baurecht. Wenn ein Bauherr zwar noch vor dem Entscheid der Baukommission, jedoch nach bereits abgeschlossener öffentlicher Auflage, sein EFH-Projekt mit einer Lukarne ergänzt, wird allein noch diese publiziert, und es können sich allfällige Einsprachen nur noch gegen diese richten. Das EFH als solches bildet nicht nochmals Gegenstand des Einspracheverfahrens. Dass die Baukommission in der Folge mutmasslich in ein und demselben Entscheid über Haus und Lukarne befindet, ändert daran nichts, zumal es ihr sehr wohl möglich ist/wäre, zwar das Haus, nicht aber auch die Lukarne zu bewilligen. Auch der Umstand, dass eine Lukarne losgelöst von einem bewilligten Haus keinen Sinn machen würde, steht dieser Sichtweise nicht entgegen.

Sollte die Beschwerdeführerin hingegen "bloss" rügen wollen, es seien anlässlich der ergänzenden Planaufgabe *orientierungshalber* nicht genügend Unterlagen zur Verfügung gestanden [vgl. ihre Eingabe vom 18. Aug. 2021, Ziff. II/4: "Durch die ausschliessliche Auflage der Ergänzungen konnte ein unabhängiger Dritter sich über das Projekt in keiner Art und Weise eine Übersicht verschaffen, da diverse Unterlagen für das Gesamtbild in den Auflageakten fehlten."], fehlt es an der nötigen Substantiiertheit ihres Vorbringens. Sicher aber hätte sie dieser Mangel, wenn denn überhaupt zu beklagen, gar nicht betroffen, da ihr das Basisprojekt (als Einsprecherin und damals bereits auch Beschwerdeführerin) bestens bekannt war. Allfälligen Dritten wiederum, die sich angesichts der Auflageakten nicht in der Lage gesehen haben sollten, fundiert Einsprache zu erheben, hätten diesen Umstand selbst rügen können bzw. müssen, und es wäre diesen auch offen gestanden - und wohl auch obliegen -, sich bei der zuständigen städtischen Stelle um diese Akten zu bemühen.

Völlig fehl geht die Behauptung, durch die Ergänzung der Planung werde das Projekt in seinem Volumen quasi verdreifacht, weshalb die zugehörigen Berichte (UVB, Mobilitätskonzept und Raumplanungsbericht) komplett überholt seien. So deshalb, weil diese Berichte *sämtliche* Nutzungen im Planperimeter - also auch die aktuell in den ergänzten Baufeldern G und H betriebenen - mit berücksichtigen. Es kann diesbezüglich auf die Ausführungen unter Ziff. 2.7.3.4 lit. b, letzter Abschnitt, verwiesen werden.

2.7.3.7 Ungenügende Parkplatzsituation

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerin bezieht sich auf die den Planungsunterlagen zu entnehmenden Eckwerte [im Wesentlichen: Zunahme der Verkaufsfläche um rund 30 % auf total 17'368 m²; Zunahme der Büro-/Dienstleistungsfläche um gut 70 % auf neu 10'901 m²; erstmalige Erstellung von

75 Wohnungen] und das im Vergleich damit nicht proportional wachsende Angebot an Abstellplätzen [bisher: 625; neu: 685]. Dabei würden die 75 Wohnungen von vornherein "autofrei" geplant und die für Angestellte vorgesehenen Parkplätze - trotz absehbar zunehmenden Personalbestands - von heute 185 auf neu 130 reduziert.

Damit das reduzierte (respektive klar ungenügende) Parkplatzangebot ausreiche, sollen - so die Planer - Personal und Mieter "verpflichtet" und die Kunden/Hotelgäste "angehalten" werden, vermehrt den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad zu nutzen. Entsprechend sei vorgesehen, im Planperimeter 1'000 Veloabstellplätze zu erstellen und das Busangebot (sowohl in Takt als auch in Routen und Haltestellen) massiv auszubauen - u.a. auch zulasten bisheriger öffentlicher Parkplätze (auf dem Bifangplatz).

Die geplante autofreie Erschliessung munde vorerst absolut utopisch an. So bleibe nämlich völlig offen, wie Wohnungsmietern und Angestellten der Verzicht auf ein Motorfahrzeug rechtsverbindlich (und durchsetzbar) vorgeschrieben werden könnte. Tatsächlich werde nicht nur erheblicher Mehrverkehr anfallen, sondern es werde das umliegende Quartier im Zusammenhang damit auch in Sachen Parkierung massiv zusätzlich belastet werden. Dies nota bene bei gleichzeitig vorgesehener Aufhebung bisheriger öffentlicher Parkplätze auf dem Bifangplatz. Ferner fehle es - wie bereits dargelegt [vgl. dazu vorstehend Ziff. 2.7.3.5] - an einem rechtsgenügenden Verkehrskonzept, auf welches sich die in der Planung getroffenen - illusorischen - Dispositionen abstützen vermöchten. Damit liege ein klarer Verstoss gegen die gesetzlichen Vorschriften über den Parkplatznachweis vor (massive Unterschreitung der erforderlichen Zahl an Abstellplätzen).

Die Beschwerdeführerin als Eigentümerin der Liegenschaft Aarauerstrasse 55 mit diversen Ladenlokalen wäre durch die Aufhebung öffentlicher Parkplätze am und um den Bifangplatz speziell betroffen (Entfallen dringend benötigter Parkierungsmöglichkeit für Kunden und Angestellte). Dessen ungeachtet habe sich der Stadtrat in seinem Einspracheentscheid zu diesem Umstand mit keinem Wort geäussert.

Die Beschwerdegegnerin hält fest, die Berechnung des Parkplatzbedarfes sei gestützt auf die VSS-Norm SN 640 281 und den Mobilitätsplan Olten (MPO) vorgenommen worden. Letzterer sei gemäss Richtplanbeschluss S-3.4.4 für Verkehrsmassnahmen wegweisend und daher zu berücksichtigen. Demnach sei/-en der Grenzbedarf an Abstellplätzen auf Basis der Richtwerte zu ermitteln und alsdann die Reduktionsfaktoren gemäss MPO zu berücksichtigen. Die SBV beschränkten die maximal zulässige Zahl an Abstellplätzen auf 685. Künftige Bauherren hätten sich daran zu halten und ihre Bauvorhaben entsprechend zu gestalten. Daher sei gemäss 14 Abs. 2 SBV die Bauherrschaft denn auch verpflichtet, im Rahmen des ersten Baugesuchs das Mobilitätskonzept zu präzisieren.

Im vorliegenden Verfahren werde die zulässige Höchstzahl an Autoabstellplätzen festgelegt. Ob einzelne Bewohner oder Angestellte über ein eigenes Fahrzeug verfügten oder nicht, sei nicht in diesem Verfahren zu regeln. Die Argumentation der Beschwerdeführerin, wonach letztere zum Parken ins Quartier ausweichen würden, erweise sich als reine Hypothese. Das realisierte Projekt mit seinem beschränkten Angebot an Autoabstellplätzen werde sich regulierend auf den Mieterspiegel und den Spiegel der Angestellten auswirken. Interessenten würden sich schon gar nicht melden, wenn für sie das Vorhandensein eines Autoabstellplatzes unabdingbare Voraussetzung sei. Auch das Einkaufsverhalten werde sich einpendeln.

Schliesslich stünden die Aussenparkplätze, auf welche die Ladenlokale an der Aarauerstrasse 55 angeblich angewiesen seien, im hiesigen Verfahren gar nicht zur Debatte.

Derweil sich die Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung zur Parkierungsfrage nicht äussert, repliziert die Beschwerdeführerin, es sei keine Hypothese, sondern vielmehr geradezu notorisch, dass Mieter und Mitarbeiter/-innen, denen kein Einstellhallenplatz (mehr) zur Verfügung stehe, ihre Fahrzeuge unmittelbar im umliegenden Quartier abzustellen versuchen würden. Beim Personal

komme noch dazu, dass dieses nicht von Grund auf neu rekrutiert, sondern grossmehrheitlich in seiner bisherigen Zusammensetzung fortbestehen werde.

Dem hält die Beschwerdegegnerin in ihrer Duplik entgegen, die Vorbringen der Beschwerdeführerin betreffen "... ein Problem des Vollzugs und der Kontrolle des fahrenden und ruhenden Verkehrs und ... [seien] damit im vorliegenden Planungsverfahren nicht zu hören." Derweil werde die Beschränkung der Parkplatzzahl von Planern und Planungsbehörden als geeignetes Mittel erachtet, den motorisierten Individualverkehr in quantitativer und qualitativer Hinsicht zu lenken.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Im Zusammenhang mit der hier diskutierten Parkplatzzahl sind - indirekt - teils auch bereits früher erörterte Themen wieder neu angesprochen.

Das gilt etwa für die Rüge, es fehle hinsichtlich des reduzierten - der VSS-Norm SN 640 281 unbestreitbar nicht genügenden - Angebots an Abstellplätzen an einer hinreichenden Grundlage. Angesprochen sind hier, weil sich die Beschwerdegegnerin darauf beruft, einmal mehr die Bedeutung (rechtliche Qualität) des MPO und sein Verhältnis zur vorliegenden Planung. Wie unter Ziffern 2.7.3.3 und 2.7.3.5 - jeweils lit. b - dargelegt, liegt die Gesamtstrategie zum MPO behördenverbindlich vor (Stadtratsbeschluss vom 10. August 2015) und bildet die vorliegend streitgegenständliche Planung ein Pilotprojekt dazu.

Allerdings lässt sich die vorgenommene Reduktion des Parkplatzangebots - wie ebenfalls bereits erwähnt (vgl. Ziff. 2.7.2.10 lit. b) - ohne Not auch unmittelbar auf § 147 PGB abstützen (vgl. insb. die Absätze 3 und 4) und kann zudem als umweltrechtliche Emissionsbegrenzungsmassnahme nach Art. 11 i.V.m. Art. 12 Abs. 1 lit. c USG verstanden werden (vgl. BGE 125 II 129, E. 8b). Insofern spielt es denn auch keine Rolle, ob sich die vorgenommene Reduktion des Parkplatzangebots zudem als "Verkehrsmassnahme" im Sinne des Richtplanbeschluss S-3.4.4 verstehen lässt.

Angesprochen ist zudem erneut die bereits unter Ziffer 2.7.2.4 lit. b diskutierte Thematik, nämlich jene der Bedeutung von respektive des Umgangs mit Auswirkungen eines Projekts über den engeren Planungssperimeter hinaus. Konkret geht es um die Frage nach der Erforderlichkeit flankierender Massnahmen; zugleich aber auch um jene nach der Zumutbarkeit von (als erforderlich und geeignet erachteten) flankierenden Massnahmen für davon betroffene Dritte. Konkret: Eine Planung, die erst in Verbindung mit einer Vielzahl von flankierenden Massnahmen "verträglich" wird oder aber nach flankierenden Massnahmen ruft, die den davon Betroffenen nicht zugemutet werden können, kann nicht leichthin als zweckmässig beurteilt werden. Insofern greift die Stellungnahme der Beschwerdegegnerin - in ihrer Absolutheit - zu kurz.

Offensichtlich - und insofern von der Beschwerdegegnerin zurecht nicht bestritten - ist, dass das künftig maximal zulässige Angebot von 685 Abstellplätzen, wie es in den SBV fixiert ist, mit der gleichzeitig vorgesehenen Intensivierung der Nutzung (erhebliche Ausdehnung der Verkaufswie auch der Büro- und Dienstleistungsflächen) nicht Schritt hält - in einem Missverhältnis steht. Diese - relative - Verschlechterung des Parkplatzangebots wird vom Stadtrat (als Planungsbehörde) jedoch gerade angestrebt (vgl. die Grundsätze des MPO) und von der dominierenden Grundeigentümerin - der Beschwerdegegnerin - offenbar mitgetragen.

Die Beschwerdegegnerin macht nun zwar geltend, künftige Bauherrschaften - wozu in erster Linie sie selbst gehören wird - hätten sich ans verbindliche Maximum von 685 Parkplätzen zu halten und ihre Bauvorhaben entsprechend zu dimensionieren. Damit spricht sie den Umstand an, dass der Parkplatznachweis erst auf Stufe Baubewilligungsverfahren zu erbringen ist. Es wäre nun aber reichlich beschönigend, zu argumentieren, die Realisierung des dem Gestaltungsplan zugrunde liegenden Richtprojekts könnte dereinst noch immer am ungenügenden Park-

platznachweis scheitern - auch wenn dies theoretisch nicht ausgeschlossen werden kann. Vielmehr würde sich die künftige Bauherrschaft - und dies im Übrigen völlig zurecht - auf den Gestaltungsplan und das ihm zugrunde gelegte Richtprojekt berufen und allfällige Restriktionen aus Gründen (angeblich) ungenügender Parkierungssituation als treuwidrig zurückweisen. Mit diesen Überlegungen soll einzig verdeutlicht werden, dass über die Parkierungssituation (zumindest faktisch) hier und jetzt, d. h. auf Stufe Nutzungsplanung, entschieden wird und nicht in einem nachlaufenden Verfahren. Insofern ist es denn auch richtig, dass die Beschwerdeführerin ihre diesbezüglichen Vorbehalte im vorliegenden Verfahren angebracht hat und sie nicht auf ihre Einsprachemöglichkeit im künftigen Baubewilligungsverfahren "vertröstet" werden darf.

Die den Nutzungen im Planungssperimeter insgesamt zugestandenen 685 Parkplätze werden von den Sonderbauvorschriften nicht weiter differenziert, d. h. nicht numerisch verschiedenen Gruppen von Nutzer(inne)n zugewiesen. Der Differenzierung im Mobilitätskonzept und im Raumplanungsbericht kommt insofern nur die Bedeutung zu, die Zahl 685 zu plausibilisieren, ihre Herleitung nachvollziehbar zu machen. Sollte es - wie von der Beschwerdeführerin vermutet - dereinst also nicht gelingen, alle 75 geplanten Wohnungen "autofrei" zu vermieten oder/und den Bestand an mit dem Auto zur Arbeit fahrenden Angestellten auf die veranschlagten 130 Mitarbeiter/-innen zu senken, ginge die Differenz einfach zulasten anderer Nutzergruppen, etwa der einkaufenden Kundschaft. Das braucht die Beschwerdeführerin aber insofern nicht weiter zu beschäftigen, als die erstgenannten Nutzergruppen pro Parkplatz zweifellos weniger Verkehrsbewegungen generieren als Kund(inn)en.

Zuzustimmen ist der Beschwerdegegnerin darin, dass sich ein eventuelles anfängliches Auseinanderklaffen zwischen der Nachfrage nach Parkplätzen und dem (beschränkten) Angebot an solchen relativ bald einpendeln dürfte. Wer wiederholt mit dem eigenen Motorfahrzeug anreist, ohne einen Parkplatz zu finden, wird entweder das Verkehrsmittel wechseln oder aber künftig anderswo einkaufen, übernachten etc. gehen. Mit andern Worten wird sich der befürchtete Schleich- bzw. Suchverkehr nach einer gewissen Anfangs- respektive Lernphase erfahrungsgemäss vermindern und schliesslich wieder legen.

Wie dem Raumplanungsbericht entnommen werden kann (siehe a.a.O., Ziff. 5), ist - als flankierenden Massnahme - vorgesehen, den Bifangplatz neu zu gestalten ("aufzuwerten"); dies u.a. zufolge der neuen Busführung (ebenfalls eine flankierende Massnahme) und des daraus sich ergebenden Bedarfs nach einer neuen Bushaltestelle auf dem Platz. Die Beschwerdeführerin beklagt die möglicherweise damit einhergehende Aufhebung bisher zur Verfügung stehender öffentlicher Parkplätze, auf deren Weiterbestand sie "... zwingend angewiesen ..." sei.

Offenbar verfügt die Beschwerdeführerin selbst nicht über die der Nutzung ihrer Liegenschaft (GB Olten Nr. 819) angemessene Zahl an privaten Abstellplätzen. Ansonsten könnte sie auf öffentliche Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung "... für Kunden (und Mitarbeiter) der Ladenlokale an der Aarauerstrasse 55 ..." nicht mit der geltend gemachten Dringlichkeit angewiesen sein. M.a.W. beklagt sie den drohenden Verlust eines bisher genutzten (Standort-)Vorteils, der für sie zwar schmerzlich sein mag, auf dessen Weiterbestand sie jedoch keinen Anspruch hat. Oder nochmals anders ausgedrückt: Die Beschwerdeführerin moniert, dass ein Mitbewerber künftig eventuell ebenso von öffentlicher Infrastruktur profitieren könnte, wie sie es heute tut.

Aus fachlicher Sicht (AVT) ist die vorgesehene Reduktion des Angebots an Parkplätzen für Motorfahrzeuge auf deren 685 zweckmässig und entspricht den heutigen Vorstellungen respektive Verkehrskonzepten mit erhöhten Anforderungen in urbanen Räumen. Die Reduktion beruht im Übrigen auf dem übergeordneten (politischen) Entscheid des Stadtrats über die Entwicklung des Verkehrs in der Stadt Olten, wie er im MPO zum Ausdruck gelangt. Die Anzahl der zur Verfügung gestellten Parkfelder darf auch unter Berücksichtigung des Ausbaus der Nutzflächen im geplanten Umfang als ausreichend erachtet werden. M.a.W. wird (aus fachlicher Sicht) nicht per se davon ausgegangen, dass Besucher (Bewohner, Angestellte, Hotelgäste, Kunden etc.) dereinst in relevantem Ausmass in der näheren Umgebung "fremdparkieren" werden. Würde man der

gegenteiligen Einschätzung (heisst: Ausbleiben des Lerneffekts bzw. der "Einpendelung") folgen, könnte nie eine Reduktion und/oder Bewirtschaftungspflicht verfügt werden.

Sollten wider Erwarten auch über die Anfangsphase hinaus unerwünschte Auswirkungen (Fremdparkieren) auf das umliegende Quartier festzustellen sein, wäre diesen - wie bereits unter Ziff. 2.7.2.4 lit. b dargelegt - mit Massnahmen ausserhalb der vorliegenden Planung zu begegnen, zumal derartige Auswirkungen durchaus auch aus andern (öffentlichen oder privaten) Nutzungen in der Umgebung resultieren können.

2.7.3.8 Verletzung der Wirtschaftsfreiheit und des Diskriminierungsverbots

a) Vorbringen der Parteien

Die vorgesehene Entfernung der öffentlichen Parkplätze unmittelbar am und um den Bifangplatz verletze - so die Beschwerdeführerin - ihre Wirtschaftsfreiheit und das Diskriminierungsverbot. Die Einstellhalle biete für Mitarbeiter und Kunden der Geschäfte auf ihrer Liegenschaft keinen Ersatz, weshalb Umsatzbussen drohten und Wettbewerbsnachteile entstünden. Es sei nicht ersichtlich, inwiefern durch die geplante Umgestaltung des Platzes auch für sie ein Mehrwert entstehe - im Gegenteil.

Im Übrigen bestehe kein öffentliches Interesse an der Erstellung einer neuen bzw. weiteren Bushaltestelle auf dem Bifangplatz, zumindest aber keines, das die Aufhebung der heute vorhandenen öffentlichen Parkplätze rechtfertigen würde. Es könne genauso gut die Bushaltestelle "Olten, Bifang" genutzt werden. Ebenso fehle es an einer gesetzlichen Grundlage für die Aufhebung der öffentlichen Parkplätze am und um den Bifangplatz, zumal der MPO keine solche abgebe.

Die Beschwerdegegnerin stellt die Legitimation der Beschwerdeführerin zur vorliegenden Rüge in Frage. Marktkonkurrenten seien - allein gestützt auf diese Eigenschaft - in bau- und planungsrechtlichen Verfahren grundsätzlich noch nicht einsprachelegitimiert. Die Rüge erweise sich zudem als verfrüht, da die Aufhebung der Parkplätze - so die Beschwerdeführerin selbst - erst "drohe". Die Beschwerdeführerin könne sich im dannzumaligen Verfahren "... konstituieren und ihre Rechte geltend machen." Auf die Rüge sei daher nicht einzutreten. Im Übrigen genüge der Teilzonen- und Gestaltungsplan als gesetzliche Grundlage zur Beschränkung von verfassungsmässigen Rechten. Die Planung liege im öffentlichen Interesse und sei verhältnismässig.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Die Legitimation zur Beschwerde ist nicht rügenspezifisch. Einmal legitimiert, kann grundsätzlich alles gerügt werden. Wie unter Ziffer 2.7.1 ausgeführt, ist die Rekurrentin als *Nachbarin* (d. h. kraft ihres Eigentums an der Parzelle GB Olten Nr. 819) zur Beschwerde legitimiert.

Zwar wird über die (befürchtete) Aufhebung der öffentlichen Parkplätze auf und um den Bifangplatz in der Tat nicht in diesem Verfahren befunden. Indessen ist nicht von der Hand zu weisen, dass im Falle des rechtskräftigen Zustandekommens der vorliegend streitgegenständlichen Planung, welche die Umgestaltung ("Aufwertung") des Bifangplatzes als flankierende Massnahme vorsieht, sich die Wahrscheinlichkeit für das künftige Entfallen der angesprochenen Parkplätze massgeblich erhöht, das von der Beschwerdeführerin unerwünschte Ereignis ein gutes Stück näher rücken lässt. Ein sachlicher Zusammenhang ist somit durchaus zu bejahen.

Der Beschwerdegegnerin wiederum ist insofern zuzustimmen, dass die Aufhebung der heute vorhandenen öffentlichen Parkplätze wohl noch weiterer (nachlaufender) Beschlüsse des Stadtrates bedürfte. Eine eigentliche Umgestaltung des Bifangplatzes wird einen (dereinst öffentlich aufzulegenden) kommunalen Erschliessungsplan erfordern. Aber auch die blosser Aufhebung der

Parkplätze - ohne weiterreichende gestalterische Massnahmen - bedürfte vermutlich eines anfechtbaren Beschlusses des Stadtrats [vgl. diesbezüglich etwa § 246 Gesetz über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (EG ZGB; BGS 211.1)].

Im vorliegenden Zusammenhang genügt folgende kurze Einschätzung: Die geführte Diskussion über das Bestehen oder aber Fehlen einer gesetzlichen Grundlage (für die Parkplatzaufhebung) erweist sich prima vista als entbehrlich. Über die Nutzung des öffentlichen Grundes, auf welchem die Parkplätze liegen, kann der Stadtrat nämlich kraft der städtischen Sachherrschaft über dieses Areal verfügen (vgl. wiederum § 246 EG ZGB). Einer weitergehenden "gesetzlichen Grundlage" bedarf er nicht. Dabei hat er sich immerhin - nicht anders als bei seinem übrigen Handeln auch - an das Gebot der Rechtsgleichheit und insbesondere das Willkürverbot zu halten, wobei - wie bereits angesprochen (vgl. vorstehend Ziff. 2.7.3.7 lit. b) - fraglich ist, ob dem Umstand, dass die Beschwerdeführerin bisher vom Vorhandensein öffentlicher Parkplätze (besonders) begünstigt war, in dieser Fragestellung spezielle Bedeutung zukommt.

An dieser Stelle genügt der Befund, dass die streitgegenständliche Planung aufgrund der diskutierten flankierenden Massnahme "Umgestaltung Bifangplatz" nicht als unzumutbar oder gar rechtswidrig zu beurteilen ist.

2.7.3.9 Erschliessung / Mehrverkehr

a) Vorbringen der Parteien

Laut Beschwerdeführerin wickelt sich der auf dem Planareal generierte Verkehr (Zu- und Wegfahrten) heute zu 60 % über die Nordzufahrt (Riggenbachstrasse) und zu 40 % über die südliche Zufahrt (Sälistrasse) ab. Die im Zusammenhang mit der getroffenen Abschätzung der Mehrbelastung des Bifangplatzes (um 400 Fahrten täglich, nämlich von bisher 1'500 auf neu 1'900 Fahrten) getroffene Annahme, dass sich künftig ein Verhältnis von 50 % zu 50 % einstellen werde, sei deshalb aus der Luft gegriffen. Weshalb 10 % der Automobilist(inn)en plötzlich auf die südliche Zufahrt ausweichen sollten, sei weder fundiert noch nachvollziehbar.

Dazu komme, dass aufgrund der geplanten Sperrung der Riggenbachstrasse (östlich der neuen nördlichen Einstellhallenzufahrt) sämtliche - auf täglich 500 abgeschätzten - Fahrzeuge, die heute über diese Strasse zu- und wegfahren würden, künftig über den Bifangplatz verkehren. Und zu guter Letzt sei auch die mit dem vorgesehenen Ausbau des Säliparks einhergehende Zunahme des Verkehrs um 500 Fahrten täglich (bisher: 5'600 Fahrten; neu: 6'100 Fahrten) noch nicht mitberücksichtigt. Die Verkehrsprognosen, die von nur 400 zusätzlichen Fahrten pro Tag über den Bifangplatz ausgehen würden, seien folglich nicht nachvollziehbar. Vielmehr sei davon auszugehen, dass der über den Bifangplatz ablaufende Verkehr zum/vom Sälipark nicht bloss um 27 % (bzw. 400 Fahrten täglich) zunehmen werde, sondern um nahezu 50 %.

Damit gehe die "... geplante 'Verkehrsberuhigung' des Säliparks ... [voll] zu Lasten des Bifangplatzes" Die vorgesehenen verkehrstechnischen Massnahmen zur Aufwertung des Säliparks führten zur Abwertung der Liegenschaft der Beschwerdeführerin, die zudem noch das Los der entfallenden öffentlichen Parkplätze zu tragen habe. Dabei hätten die Erschliessungsvarianten "Entlastung Bifangplatz" (gemäss Ziff. 4.4.1 Raumplanungsbericht) und "Sälikreisel" (nach Ziff. 4.4.4 Raumplanungsbericht) - bei gleicher Eignung - zu einer deutlichen Entlastung des Bifangplatzes geführt. Das gewählte Erschliessungsregime sei folglich weder geeignet noch verhältnismässig. Eine einlässliche Interessenabwägung sei vom Stadtrat nicht vorgenommen worden.

Die Beschwerdegegnerin argumentiert, alles, was mit der streitgegenständlichen Planung geändert werden solle - und im vorliegenden Verfahren zu prüfen sei -, ergebe sich aus dem Genehmigungsinhalt von Plan und Sonderbauvorschriften selbst. Alles Weitere - und von der Beschwerdeführerin geltend gemachte - sei Hypothese oder aber in nachgelagerten Verfahren zu

beurteilen. Im Übrigen sei das im Raumplanungsbericht dargelegte Variantenstudium fundiert, und die Rekurrentin vermöge diesem nichts Substantielles entgegenzuhalten.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Dass bei der Beurteilung der Recht- und Zweckmässigkeit eines Nutzungsplans auch dessen Auswirkungen über den Planperimeter hinaus mit zu berücksichtigen sind, sofern sie mit den Nutzungen auf dem Planareal in erheblichem ursächlichen Zusammenhang stehen und ihr Eintritt absehbar ist, ist bereits an früherer Stelle erörtert worden (vgl. Ziff. 2.7.2.4 lit. b, 1. Abschnitt). Insofern greift die Argumentation der Beschwerdegegnerin diesbezüglich zu kurz.

Wie dem Raumplanungsbericht (vgl. a.a.O., Ziff. 4.2) zu entnehmen ist, entfallen von den heute im Planperimeter durchschnittlich generierten 5'600 werktäglichen Fahrten schätzungsweise 43 % (d. h. rund 2'400 Bewegungen) auf die Südzufahrt und 57 % (nämlich 3'200 Bewegungen) auf die Nordzufahrt. Bezüglich letzterer wird davon ausgegangen, dass sie sich wie folgt weiter verteilen: Bifangstrasse: 1'500 Fahrten; Von Roll-Strasse: 1'200 Fahrten; Riggenbachstrasse 500 Fahrten.

Für die Zukunft wird mit 6'100 Fahrten gerechnet. Gleichzeitig soll die Riggenbachstrasse östlich der vorgesehenen neuen Nordzufahrt zur Einstellhalle für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden; westlich der vorgesehenen Sperrung - "... im Bereich vor dem Sälipark ..." - soll auf der Riggenbachstrasse eine Begegnungszone eingerichtet werden; der Bifangplatz soll umgestaltet ("aufgewertet") werden (vgl. dazu Ziff. 5 Raumplanungsbericht). Im Bereich der Südzufahrt sind keine Massnahmen vergleichbarer Tragweite vorgesehen. Die Sälistrasse betreffend ist im Raumplanungsbericht (siehe a.a.O.) von einer "... Verbesserung der Verkehrsführung und Sicherheit und eine[r] Aufwertung des Strassenraums ..." die Rede, die im Zuge der ohnehin anstehenden Sanierung an die Hand genommen werden soll.

Vor dem Hintergrund, dass die Zu-/Wegfahrt von/gegen Norden im Vergleich zum heutigen Zustand wesentlich stärker umgestaltet ("beschnitten") wird als jene von/gegen Süden und dass der heute stark frequentierte oberirdische Parkplatz Freizeitland im Norden des Areals gänzlich entfällt, ist die prognostizierte moderate Umlagerung des Verkehrsaufkommens von der Nord- auf die Südzufahrt im Verhältnis von heute 57:43 auf künftig rund 50:50 ohne weiteres nachvollziehbar.

Damit dürften von den prognostizierten 6'100 Fahrten künftig rund 3'050 von/gegen Norden her/hin ablaufen. Diese wiederum werden sich - wegen der geplanten Sperrung der Riggenbachstrasse östlich der neuen Hallenzufahrt - nur noch auf die Bifang- und die Von Roll-Strasse verteilen. Da die An-/Wegfahrt über die Von Roll-Strasse immer auch über den westlichen Abschnitt der Riggenbachstrasse führt, wo eine Begegnungszone etabliert werden soll, ist diese Variante für die Automobilist(inn)en tendenziell weniger interessant als der Weg über den Bifangplatz/die Bifangstrasse. Allerdings ist - wie schon erwähnt - vorgesehen, auch den Bifangplatz umzugestalten und - gegenüber dem heutigen Zustand - "aufzuwerten", nämlich in Herstellung einer "... Analogie zur 'Piazza' vor dem Sälipark ..." Unter Berücksichtigung all dieser Randbedingungen erscheint die Prognose, dass von den künftig gut 3'000 werktäglichen Bewegungen im Norden des Areals rund 1'900 (respektive 62 %) über den Bifangplatz/die Bifangstrasse ablaufen werden, durchaus realistisch.

Dass die Erschliessungsvarianten "Entlastung Bifangplatz" (vgl. Ziff. 4.4.1 Raumplanungsbericht) und "Sälikreisel" (vgl. a.a.O., Ziff. 4.4.4) für den Bifangplatz respektive die dortigen Anwohner/-innen und Gewerbetreibenden vorteilhafter wäre als die von der Vorinstanz schliesslich gewählte Lösung, kann nicht bestritten werden. Allein es können diese beiden Varianten - bei einer Gesamtbetrachtung - mit der vom Stadtrat gewählten (siehe Ziff. 4.5 Raumplanungsbericht) nicht mithalten.

2.7.3.10 Emissionen während und nach der Bauphase

a) Vorbringen der Parteien

Nicht durchwegs klar zwischen der Bau- und der Betriebsphase (nach Bauabschluss) unterscheidend und auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung Bezug nehmend, macht die Beschwerdeführerin - bezogen auf die Randziffer 15 des stadträtlichen Einspracheentscheids - geltend, das Planungsverfahren eigne sich ganz allgemein besser für eine koordinierte Festsetzung von raumplanerischen und anderen Massnahmen zur Emissionsbegrenzung, zumal der Gestaltungsplan im Baubewilligungsverfahren nicht mehr akzessorisch überprüft werden könne. Die zur Emissionsbegrenzung erforderlichen Massnahmen seien deshalb bei einem der UVP unterstehenden, projektbezogenen Sondernutzungsplan bereits bei der Planfestsetzung verbindlich zu bestimmen und könnten nicht ins nachlaufende Baubewilligungsverfahren verschoben werden. "In Übereinstimmung [mit] der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ... [seien] demnach die BAFU-Richtlinie Luftreinhaltung sowie Lärmemissionsbegrenzungen im Gestaltungsplan im Sinne von Auflagen für verbindlich zu erklären[,] und es ... [seien] regelmässige behördliche Kontrollen zur Prüfung der Einhaltung der Massnahmen verbindlich vorzusehen." ... "Die Auswirkungen der voraussichtlich drei Jahre andauernden ... [Bauarbeiten seien] für die Beschwerdeführerin und die Mieter der Liegenschaft an der Aarauerstrasse 55 in zeitlicher, qualitativer und quantitativer Hinsicht so gering als möglich zu halten."

Was die Immissionslage (Lärm und Luft) in der Betriebsphase betreffe, habe sich die Vorinstanz mit dem Hinweis begnügt, dass die anwendbaren Grenzwerte gemäss UVB eingehalten würden, wobei der Ausbau des Busangebotes bei der Lärmberechnung mitberücksichtigt worden sei. Auf die von der Beschwerdeführerin geäusserten Bedenken sei der Stadtrat nicht (näher) eingegangen, habe diese als Vermutungen abgetan. Dabei enthalte der UVB aber lediglich Messzahlen und eine Lärmeinschätzung betreffend die Bifangstrasse 12. Messdaten zum Bifangplatz, wo künftig durch die geplante Bushaltestelle mit deutlich höheren Lärmemissionen zu rechnen sei, lägen keine vor. Dabei hätte sich der UVB, dessen Mess-/Beurteilungsorte mehr oder weniger zufällig gewählt wirkten, besonders auf diejenigen Liegenschaften und Strassen beziehen müssen, welche - wie der Bifangplatz - durch das Projekt erhebliche Mehrimmissionen erfahren würden. Es hätten deshalb zwingend auch am bzw. bezogen auf den Bifangplatz Messungen und Berechnungen vorgenommen werden müssen. Sofern das Mobilitätskonzept umgesetzt werde, würden Busse hier mit hoher Frequenz (12 pro Stunde) verkehren. Der UVB berücksichtige den Ausbau des Busangebotes entgegen der Behauptung der Vorinstanz bei der Lärmberechnung indessen nicht.

Zur künftigen Mehrbelastung der Luft äussere sich die Vorinstanz im Einspracheentscheid überhaupt nicht. Dabei würden die durch den Sälipark dereinst emittierten Luftschadstoffe im Vergleich zum aktuellen Zustand aufgrund des Mehrverkehrs um 7 % höher ausfallen (so der Raumplanungsbericht, Ziff. 6). Dessen ungeachtet gehe der beschönigend anmutende UVB (Ziff. 5.1) davon aus, dass der generierte Mehrverkehr (von 10 %) keine nennenswerten bzw. messbaren Auswirkungen auf die örtliche Luftbelastungssituation insgesamt habe. Diese Feststellung sei angesichts des Mehrverkehrs klar zu bezweifeln. Zudem berücksichtige der UVB lediglich den "warmen Verkehr" (= fahrende Fahrzeuge), nicht auch den "kalten" (= ruhende Fahrzeuge). Letzterer aber werde wegen der neuen Bushaltestelle beim Bifangplatz klar wahrnehmbar sein, insbesondere bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin. Es sei folglich zu erwarten, dass die Emissionslage (Luftbelastung) weit ungünstiger ausfallen werde als im UVB aufgezeigt.

Die Beschwerdegegnerin hält entgegen, die Rügen der Beschwerdeführerin seien verfrüht und nicht stufengerecht. Als Leitverfahren für die Beurteilung umweltrelevanter Momente gelte primär das Baubewilligungsverfahren, gegebenenfalls das Gestaltungsplanverfahren (§ 134 Abs. 3 PBG). Nichtsdestotrotz würden die Auswirkungen des Projekts vom ausführlichen UVB aber behandelt und als umweltverträglich beurteilt (sowohl Bau- als auch spätere Betriebsphase). Ob

und welche Auflagen im Baubewilligungsverfahren zu verfügen seien, werde sich dannzumal zeigen.

Bezüglich fehlender Lärmeinschätzung an der Bifangstrasse [recte: Bifangplatz] sei festzuhalten, dass es sich dabei um vorgesehene (flankierende) Erschliessungsmassnahmen handle. Eine abschliessende Beurteilung könne demnach noch nicht erfolgen. Schliesslich sei die befürchtete Luftbelastung unbelegt.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Vorerst ein (einziger) Satz zum Vorbringen der Beschwerdegegnerin, die Rügen der Beschwerdeführerin seien (generell) verfrüht: Sollte bereits bei der (projektspezifischen) Planung absehbar sein, dass die Realisierung des Vorhabens dereinst (sprich: im Baubewilligungsverfahren) aus emissionsrechtlichen Gründen scheitern dürfte, wäre die Planung nur schwer als nicht offensichtlich unzweckmässig zu beurteilen.

Wie bereits unter Ziffer 2.2.2 ausgeführt, gelangt das Amt für Umwelt in seiner Beurteilung vom 30. Mai 2018 zum Schluss, dass "... das Vorhaben die Umweltschutzgesetzgebung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 UVPV einhält und deshalb als 'umweltverträglich' bezeichnet werden kann. Voraussetzung dafür ... [sei] die Umsetzung aller umweltrelevanten Massnahmen gemäss Auflageprojekt, die Berücksichtigung ... [seines] Antrages ... [im] Bericht sowie die weitere (stufengerechte) Optimierung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens" (vgl. a.a.O., Ziff. 3.2 am Ende).

Wie in Ziffer 4.2 des vorliegenden Beschlusses explizit verfügt, sind sämtliche im Umweltverträglichkeitsbericht vom 21. Oktober 2016 aufgeführten Massnahmen zum Schutze der Umwelt (in Kapitel 6 des Berichts summarisch zusammengestellt und in den jeweiligen Fachkapiteln im Detail beschrieben) - als integrierende Bestandteile des Vorhabens - umzusetzen.

Der UVB bezieht sich in Sachen Luft und Lärm (Schadstoff- und Lärmemissionen) speziell auch auf die *Bauphase* und sieht diesbezüglich Massnahmen vor:

- **Luftreinhaltung** (UVB, Seite 26): Massnahmen LU-1 ("Definition der konkreten Massnahmen gemäss BAFU-Richtlinie 'Luftreinhaltung auf Baustellen' im Rahmen Submission") und LU-2 ("Minimierung der Transportemissionen durch konsequente Anwendung der Vollzugshilfe 'Luftreinhaltung bei Transporten'"); im Detail siehe a.a.O.
- **Lärmschutz** (UVB, Seite 31): Massnahmen LR-3 ["Umsetzung Massnahmen gemäss Baulärm-Richtlinie (Bauarbeiten)"], LR-4 ["Umsetzung Massnahmen gemäss Baulärm-Richtlinie (Bautransporte)"], LR-5 ("Information Anwohnerschaft") und LR-6 ("Anlaufstelle für Reklamationen"); im Detail siehe a.a.O.

Ferner ist die Umsetzung der Umweltauflagen während der *Bauphase* durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) zu überwachen (vgl. wiederum den UVB und nachfolgend Ziff. 4.2). Ein Pflichtenheft der UBB liegt im Entwurf vor (vgl. S. 52 f. UVB).

Der Konkretisierungsgrad der für die *Bauphase* vorgesehenen Massnahmen ist im Zusammenhang mit einem (projektspezifischen) Gestaltungsplan durchaus angemessen, d. h. stufengerecht. Dabei ist insbesondere auch zu beachten, dass der Gestaltungsplan (vgl. § 21 SBV) explizit die Möglichkeit der Etappierung seiner Realisierung vorsieht. Erst wenn weitere Details zur Bauausführung [z. B: Umfang und Art des Abbruchs, Lage des Installationsplatzes, Anzahl Transportfahrten (für Abbruch und Zuführung der Baumaterialien) etc.] bekannt sind, ist es sinnvoll, die Umweltmassnahmen im Detail zu planen und verbindlich festzulegen. Der richtige "Ort" dazu ist das Baubewilligungsverfahren. Dem steht die von der Beschwerdeführerin angesprochene bundesgerichtliche Rechtsprechung nicht entgegen. Die zitierten höchstrichterlichen Erwägungen (BGE 131 II 103, Erw. 2.4.1 und 3.3; BGE 120 Ib 436, Erw. 2d/bb) betreffen nicht die Bau-, sondern die Betriebsphase.

Die *Betriebsphase* betreffend bemängelt die Beschwerdeführerin - wie unter lit. a erwähnt - das Fehlen von Messdaten (Lärmsituation am Bifangplatz) sowie die Nichtberücksichtigung der am Bifangplatz zu erwartenden zusätzlichen Lärmimmissionen zufolge der vorgesehenen zusätzlichen Busfahrten.

Gemäss Art. 9 LSV darf der "... Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen ... nicht dazu führen, dass: a. durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder b. durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden."

Der Bifangplatz befindet sich an der Aarauer-/Unterführungsstrasse und ist bereits stark durch Verkehrslärm vorbelastet. Die Immissionsgrenzwerte sind dort bereits im aktuellen Zustand überschritten, d. h. diese Strasse ist im Sinne von Art. 9 lit. b LSV sanierungsbedürftig. Daher darf der durch die streitbetroffene Planung erzeugte Mehrverkehr dort nicht zu wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen führen. Als wahrnehmbar gilt eine Zunahme im Umfang von mind. 1 dB(A). Dazu ist, je nach Anteil lärmiger Fahrzeuge, eine Zunahme von 25 - 30 % des Verkehrs notwendig. Das Verkehrsaufkommen des Säliparks am Bifangplatz wird gemäss Anhang 6 des Mobilitätskonzepts künftig 1'900 DWV betragen [bisher: 1'500 DWV (vgl. Anhang 2)], was einem Anteil von 8,5 % [bisher: 6,7 % (vgl. Anhang 2)] am Gesamtverkehr (von bisher 22'351 DWV) entspricht. Damit liegt die projektbedingte Zunahme des Gesamtverkehrs am Bifangplatz derart weit unter der Schwelle der akustischen Wahrnehmbarkeit, dass letztere auch mit den zusätzlichen Busfahrten nicht erreicht werden wird.

Die Beschwerdeführerin bezweifelt, dass durch den generierten Mehrverkehr keine nennenswerten bzw. messbaren Auswirkungen auf die Luftbelastungssituation feststellbar sein werden.

Der vom Projekt dereinst erzeugte Mehrverkehr (von 500 Fahrten DWV) wird - trotz des stetig verbesserten Emissionsverhaltens des durchschnittlichen Fahrzeugparks - unter dem Strich gegenüber dem heutigen Zustand mutmasslich zu mehr Emissionen führen. Diese zusätzlichen Emissionen werden auf den Zufahrtsstrassen zum Sälipark ausgestossen. Die Zusatzbelastung der Luft entlang dieser Strassen [strassennahe, projektinduzierte Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionen], die mit einem anerkannten Modell berechnet wurde, fällt mit 0.2 µg/m³ im Jahresdurchschnitt sehr gering aus. Diese Zunahme ist kaum messbar (sie liegt deutlich im Bereich des Messfehlers von NO₂-Passivsammlern) bzw. bemerkbar.

Beim sogenannten "kalten Verkehr" werden durch den Kaltstart oder durch die Tankatmung Emissionen frei. Bei der "Tankatmung" entstehen flüchtige organische Verbindungen [unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC)]. Diese sind für die rechtliche Beurteilung nicht relevant, weil die Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) keine entsprechenden Grenzwerte vorsieht. Beim Kaltstart fallen vor allem HC- und Kohlenmonoxid (CO)-Emissionen sowie - in geringem Ausmass - auch Stickoxid (NO_x)-Emissionen an. Diese Emissionen fallen im Vergleich zu den "warmen Emissionen" (Emissionen, die durch das Fahren erzeugt werden) am hiesigen Standort indessen nicht ins Gewicht (Anteil unter 1 %).

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen neuen Bushaltestelle ist mit sogenannten "Stop-and-Go-Emissionen" zu rechnen. Diese Emissionen können in unmittelbarer Nähe zu einer umweltrechtlich relevanten Mehrbelastung führen. Bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin (GB Olten Nr. 819) dürfte die NO₂-Belastung heute knapp unterhalb des Jahresgrenzwertes liegen (Messung AfU, Passivsammler-Standort Olten, Von Roll-Strasse, 2021: 26 µg/m³). Auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Immissionen, die dereinst durch den zusätzlichen Stop-and-Go-Verkehr verursacht werden, kann davon ausgegangen werden, dass der Grenzwert von 30 µg/m³ im Jahresdurchschnitt weiterhin knapp eingehalten werden kann. Und wenn der Grenzwert - örtlich sehr begrenzt - dennoch überschritten werden sollte, wäre dafür nicht alleine das vorliegende Projekt - indirekt (neue Bushaltestelle und zusätzlicher Busverkehr als flankierende Massnahmen) - verantwortlich [vgl. oben, strassennahe projektinduzierte Stickstoffdioxid (NO₂)-

Immissionen]; vielmehr wäre die Überschreitung Folge einer hohen Hintergrundbelastung und weiterer Emittenten in Olten.

Die Erweiterung des Säliparks gründet auf einem kantonalen Richtplaneintrag, und es soll dazu die kommunale Nutzungsplanung angepasst werden. Aus umweltrechtlicher Sicht handelt es sich beim erweiterten Sälipark nicht um einen überdurchschnittlichen Emittenten im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Bedenken respektive Vorbringen der Beschwerdeführerin betreffend die künftige Luft- und Lärmbelastung als unbegründet erweisen.

2.7.3.11 Interessenabwägung

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerin macht geltend, durch das Entfallen von (öffentlichen) Parkplätzen auf dem Bifangplatz, den hier zu erwartenden Mehrverkehr und den damit unweigerlich verbundenen zusätzlichen Immissionen (Luft und Lärm) drohten ihr im erst kürzlich erstellten - qualitativ hochstehenden und aktuell gut vermieteten - Neubau (mit Ladenlokalen und Wohnungen) für die Zukunft Leerstände. Damit würde auch der Wert ihrer Liegenschaft vermindert. Dies alles stehe ihren Interessen selbstredend diametral entgegen.

Die Beschwerdegegnerin erachtet die Vorbringen als nicht öffentlich-rechtlicher Natur, weshalb sie nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bilden könnten.

Dem hält die Beschwerdeführerin in ihrer Replik entgegen, bei der vorzunehmenden Interessenabwägung seien auch private Interessen mit zu berücksichtigen.

Die Beschwerdegegnerin hält in ihrer Duplik an der Sichtweise fest, dass befürchtete Einbussen bei den Mietzinseinnahmen - als Argument nicht öffentlich-rechtlicher Natur - im Nutzungsverfahren nicht zu beurteilen seien.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Der Beschwerdeführerin ist insofern zuzustimmen, dass private Interessen von Anwohner/-innen im Nutzungsverfahren nicht a priori unbeachtlich sind, ihre Berücksichtigung nicht zum Vornherein ausgeschlossen ist. Solche Interessen können bei der Beurteilung der Zweckmässigkeit einer Planung durchaus mit eine Rolle spielen. Eine Planung, der bei bescheidenem öffentlichen und privaten Nutzen eine Vielzahl von massgebenden privaten Interessen entgegenstünde, könnte kaum als zweckmässig (oder exakter: als nicht offensichtlich unzweckmässig) beurteilt werden.

Vorliegend wird seitens der Beschwerdeführerin allerdings bloss eine nicht weiter belegte Vermutung/Befürchtung (Wert- und Ertragsverlust der Liegenschaft GB Olten Nr. 819) vorgetragen. Diese Einschätzung gründet auf den vorstehenden Feststellungen, wonach am Bifangplatz weder der Verkehrslärm noch die Luftqualität in erheblichem Ausmass zunehmen bzw. sich verschlechtern werden und der anfallende Mehrverkehr (von schätzungsweise 400 Fahrten pro Werktag) - gemessen am Gesamtverkehr (von über 22'000 Fahrzeugbewegungen täglich) - keine 2 % ausmacht. Wie es sich um die möglicherweise vor Ort entfallenden öffentlichen Parkplätze verhält, ist bereits im Zusammenhang mit der Behandlung der Rüge, es würden die Wirtschaftsfreiheit und das Diskriminierungsverbot verletzt (vgl. oben Ziff. 3.7.3.8), dargelegt worden.

Kurz: Die Zweckmässigkeit der vorliegenden Planung wird durch das Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht in Frage gestellt.

2.7.3.12 Verletzung der Grenzabstandsvorschriften durch § 5 Abs. 1 SBV

a) Vorbringen der Parteien

Schliesslich bringt die Beschwerdeführerin in der Begründung vom 18. August 2021 zu ihrer zweiten Beschwerde vom 12. Juli 2021 erstmals vor, § 5 Abs. 1 SBV sei in der gegebenen Formulierung ["Hochbauten sind innerhalb der im Nutzungsplan festgelegten Mantellinie der Baufelder A, B, C und D, E und F zulässig. Die Grenz- und Gebäudeabstände sind durch die Baufelder festgelegt."] nicht genehmigungsfähig. Er weiche in unzulässiger Weise von den Bestimmungen der KBV über die Grenzabstände ab. Ansonsten hätten die beiden ergänzten Baufelder (G und H) im Zuge der Zweitaufgabe hier (d. h. in § 5 Abs. 1 SBV) ebenfalls nachgeführt werden müssen. Hierzu habe sich der vorinstanzliche Entscheid nicht geäussert, wodurch die Begründungspflicht und damit ihr Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt worden seien.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Die Behauptung, der Stadtrat habe sich zum Vorbringen unzulässiger Grenzabstände nicht geäussert, ist klar aktenwidrig. Auf Seite 4 seines Einspracheentscheides vom 28. Juni 2021 (Prot.-Nr. 181) befasst sich der Stadtrat über eine halbe Seite hinweg mit dem beschwerdeführerischen Vorbringen in der damaligen Einsprache. Eine Verletzung der Begründungspflicht bzw. des Gehörsanspruchs der Beschwerdeführerin ist deshalb nicht zu erkennen.

Inhaltlich hingegen sind nicht die Erwägungen der Vorinstanz, sondern vielmehr die zutreffende Rüge der Beschwerdeführerin zu teilen. Wie letztere richtig erkannt hat, kann mit einem Gestaltungsplan und seinen Sonderbauvorschriften - gestützt auf § 45 Abs. 2 PBG - gemäss einhelliger Praxis/Rechtsprechung der zuständigen Behörden (Bau- und Justizdepartement, Regierungsrat und kant. Verwaltungsgericht) *nur im Innenverhältnis* von den allgemeinen baupolizeilichen Vorschriften abgewichen werden, nicht auch im Verhältnis zu Grundstücken ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Dabei bilden die Vorschriften betreffend einzuhaltender Grenzabstände geradezu das Paradebeispiel von Bestimmungen, von denen im Aussenverhältnis - gegenüber Parzellen ausserhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans - nicht abgewichen werden kann.

Konkret: Baufelder am Rand des Gestaltungsplanperimeters, die den gesetzlichen Grenzabstand (potentiell) unterschreiten, können allein dann (voll) ausgenützt werden, wenn gegenüber der betroffenen aussenliegenden Nachbarsparzelle ein entsprechendes Näher- oder Grenzbaurecht vorliegt. Insofern sind sowohl die Bedeutung der graphischen Plandarstellung (Baufelder) als auch jene von § 5 Abs. 1 SBV zu relativieren. Beides kann durch entsprechende Anpassung des Wortlauts von § 5 Abs. 1 erreicht werden. Dasselbe gilt bezogen auf die im Rahmen der Zweitaufgabe ergänzten Baufelder G und H und die zugehörige Bestimmung von § 5 Abs. 8 SBV.

§ 5 Abs. 1 SBV hat wie folgt zu lauten (vgl. Ergänzungen in *kursiver* Schrift): "Hochbauten sind innerhalb der im Nutzungsplan festgelegten Mantellinien der Baufelder A, B, C und D, E und F zulässig. Die Grenz- und Gebäudeabstände sind *im Innenverhältnis* durch die Baufelder festgelegt. *Gegenüber Parzellen ausserhalb des Planperimeters setzt die Ausschöpfung der Baufelder das Vorliegen der erforderlichen Näher- bzw. Grenzbaurechte wie auch der notwendigen Ausnahmegewilligungen zur Unterschreitung des Gebäudeabstandes voraus.*"

§ 5 Abs. 8 SBV hat wie folgt zu lauten (vgl. Ergänzung in *kursiver* Schrift): "Für die Baufelder G und H ist für zukünftige Bauten und Ersatzbauten (sowie Teile davon) die oberirdische Volumetrie der bestehenden Bauten als äussere Begrenzungslinie massgebend. *Im Verhältnis zu Parzellen ausserhalb des Planperimeters gilt der Vorbehalt gemäss Absatz 1.*"

Die Rüge der Beschwerdeführerin erweist sich im Übrigen auch nicht als verspätet. Sie kann ohne weiteres als zulässiger Nachtrag zu ihrer ebenfalls noch hängigen ersten Beschwerde vom 1. Juli 2019 verstanden und dieser zugeordnet werden.

2.7.3.13 Ergebnis sowie Kosten- und Entschädigungsfolgen

Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich ohne weiteres, dass - nach dem ausgedehnten Schriftenwechsel - kein Anlass zu weiteren Beweismassnahmen (Augenschein und Parteibefragung) besteht. Vielmehr darf der rechtserhebliche Sachverhalt durchaus als erstellt beurteilt werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die (vereinigte) Beschwerde insofern teilweise gutzuheissen ist, als die Absätze 1 und 8 von § 5 der Sonderbauvorschriften - so wie unter Ziffer 2.7.3.12 lit. b dargelegt - anzupassen sind. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind dessen Kosten, die auf Fr. 3'000.00 festzulegen sind (vgl. § 18 Abs. 1 lit. a GT), gestützt auf § 37 Abs. 2 VRG i.V.m. § 77 VRG und Art. 106 Abs. 2 ZPO wie folgt zu verteilen: a) Beschwerdeführerin: Fr. 2'400.00 (bzw. 80 %); Beschwerdegegnerin: Fr. 300.00 (bzw. 10 %); Vorinstanz: Fr. 300.00 (bzw. 10 %). Die ausnahmsweise Beteiligung der Vorinstanz an den Verfahrenskosten (vgl. dazu § 37 Abs. 2 Satz 2 VRG) erklärt sich mit der erheblichen Verletzung des Gehörsanspruchs der Beschwerdeführerin, wie er unter Ziffer 2.7.3.4 festgestellt worden ist.

Der Kostenanteil der Beschwerdeführerin ist durch den von ihr am 23. September 2019 geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'500.00 teilweise gedeckt und mit diesem zu verrechnen.

Sowohl die Beschwerdeführerin als auch die Beschwerdegegnerin fordern - gestützt auf § 39 VRG - den Zuspruch einer Parteientschädigung.

Die Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin machen mit Eingabe vom 12. Juli 2022 (Schreiben von Rechtsanwältin Janine Spirig) - mit detailliertem Nachweis - Aufwendungen im Umfang von 44,89 Stunden (zu einem Stundenansatz von Fr. 280.00) sowie Spesen im Betrag von Fr. 148.60 geltend. Inklusive Mehrwertsteuer lautet ihre Kostennote, worauf sich das Entschädigungsbegehren ihrer Mandantin stützt, auf Fr. 13'697.05. Die Kostennote darf ohne weiteres als schlüssig bezeichnet werden; ebensowenig gibt der zur Anwendung gebrachte Stundenansatz Anlass zu Bemerkungen (vgl. diesbezüglich § 159 Abs. 2 i.V.m. § 160 GT).

In Anlehnung an die Verteilung der Verfahrenskosten hat die Stadt Olten, v.d. den Stadtrat, der Beschwerdeführerin folglich eine Parteientschädigung im Umfang von Fr. 1'370.00 zu leisten. Dasselbe gilt auch für die Beschwerdegegnerin, wobei diese allerdings ihre Gegenforderung zur Verrechnung bringen kann (vgl. soeben nachfolgend).

Die Beschwerdegegnerin wurde bis Mitte Februar 2021 durch Rechtsanwalt Dr. Beat Ries vertreten, danach durch Rechtsanwalt Theo Strausak. Unter die Mandatsführung von Rechtsanwalt Ries fällt der ganze Schriftenwechsel zur *ersten* Beschwerde, erhoben am 1. Juli 2019, unter jene von Rechtsanwalt Strausak der Schriftenwechsel zur *zweiten* Beschwerde (im Gefolge der ergänzenden Planaufgabe im Februar/März 2021), erhoben am 12. Juli 2021. Beide Vertreter waren jeweils auch mit dem vorangehenden Einspracheverfahren befasst.

Seitens Rechtsanwalt Ries liegt dem Regierungsrat keine Kostennote (im eigentlichen Sinn) vor, wie sie über Rechtsanwalt Strausak per E-Mail vom 7. Juni 2022 und verfahrensleitender Verfügung vom 7. Juli 2022 eingefordert worden war. Vorgelegt wurde von Rechtsanwalt Strausak mit Eingabe ans BJD vom 12. Juli 2022 bezüglich Bemühungen seines Kollegen und Vorgängers Ries "bloss" eine mehrseitige detaillierte Auflistung über dessen Tätigkeiten in der Sache Säli-park mit jeweiliger Datumsangabe, und zwar für den Zeitraum 13. Januar 2016 bis 15. Februar

2021. Der jeweilige Zeitaufwand, der Honoraransatz und die entstandenen Unkosten (Spesen) sind hingegen nicht ausgewiesen. Auch wird der Aufwand nicht aufgeschlüsselt, d. h. nicht den vier ergangenen Beschwerden zugewiesen. Entsprechend wird von Rechtsanwalt Strausak im Begleitschreiben vom 12. Juli 2022 denn auch darum ersucht, "... die Parteientschädigung nach richterlichem Ermessen festzulegen." So war es mit der verfahrensleitenden Verfügung vom 7. Juli 2022 für den Fall des Ausbleibens von Kostennoten denn auch in Aussicht gestellt worden.

Von Rechtsanwalt Ries liegen dem Regierungsrat zur (ersten) Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 im Wesentlichen eine (netto rund siebeneinhalbseitige) Stellungnahme vom 29. Oktober 2019 und eine (dreiseitige) Duplik vom 21. April 2020 vor. Dabei wirkt die Stellungnahme "fundierter" als jene zur Beschwerde 1 (vgl. diesbezüglich oben Ziff. 2.7.2.17). Zu beachten ist auch hier wiederum, dass - mit dem Vorliegen umfangreicher Grundlagenberichte - eine erhebliche Menge an Akten zu konsultieren war; ebenso aber auch, dass diese dem Rechtsvertreter aus dem vorangehenden Einspracheverfahren bereits weitgehend bekannt gewesen sein dürften. Rechtsanwalt Strausak schliesslich führt in seinem Schreiben ans BJD vom 12. Juli 2022 aus, der Aufwand seines Kollegen Ries in Sachen Beschwerde 2 dürfte - gemessen am Gesamtaufwand (alle vier Beschwerden) - ungefähr 20 % betragen haben.

In Würdigung der gesamten Umstände ist der Entschädigungsanspruch der Beschwerdegegnerin gegenüber der Beschwerdeführerin 2, soweit deren erste Beschwerde betreffend, zu 100 % auf Fr. 2'500.00 festzulegen, effektiv (d. h. zu 90 %) also auf Fr. 2'250.00.

Rechtsanwalt Strausak macht für sein Mandat in Sachen Sälipark Aufwendungen (Honorar und Auslagen inkl. Mehrwertsteuer) von total Fr. 10'680.05 geltend, wobei er einen Stundenansatz von Fr. 300.00 zur Anwendung bringt und einen Zeitaufwand von 31,5 Stunden ausweist. Seine Auslagen beziffert er mit Fr. 466.50 (exkl. MWST.). Dabei räumt er ein, dass vom Totalbetrag ca. Fr. 4'500.00 auf "Zweispurigkeiten" (meint: zufolge Mandatswechsels) zurückzuführen sein dürften und deshalb in Abzug gebracht werden könnten. Den Anteil der Beschwerdeführerin 2 an seinen Aufwendungen wiederum schätzt er auf rund 10 %.

Die zweite Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 datiert - wie erwähnt - vom 12. Juli 2021 und ging der Staatskanzlei tags darauf zu. Die von Rechtsanwalt Strausak für die Zeit davor (ab dem 12. Februar 2021) geltend gemachten Aufwendungen betreffen das vorangehende Einspracheverfahren und fallen für die Parteientschädigung im hiesigen Beschwerdeverfahren zum Vorneherein ausser Betracht. In den Zeitraum ab 13. Juli 2021 fallen gemäss Kostennote gerade mal 6,91 Stunden und Spesen von Fr. 68,20, beides zuzüglich Mehrwertsteuer. Das ergibt ein Total (inkl. MWST.) von Fr. 2'306.05. Ein Anteil von 10 % daran beträgt Fr. 230.60, und dieser darf angesichts des Umstandes, dass sich die (gemeinsame) Stellungnahme vom 28. Januar 2022 auf den Antrag beschränkt hat, die jeweils zweiten Beschwerden der Beschwerdeführerin 2 und der Beschwerdeführerinnen 3 seien gestützt auf die zutreffende Begründung der angefochtenen Beschlüsse [meint: des Stadtrats vom 28. Juni 2021] abzuweisen, denn auch tendenziell stimmig. Eher knapp bemessen erscheint allerdings die Gewichtung von 10 %; so vor allem im Vergleich mit jener bezüglich der Beschwerdeführerinnen 3 (mit 80 %). Im Wesentlichen galt es, die Beschwerdeeingabe der Beschwerdeführerin vom 12. Juli 2021 und deren Begründung vom 18. August 2021 zur Kenntnis zu nehmen und zu entscheiden, ob darauf noch einlässlich reagiert werden soll, worauf dann - wie erwähnt - verzichtet worden ist. Insofern erscheint eine Entschädigung im Betrage von Fr. 400.00 (entsprechend einer guten Stunde Aufwand, Auslagen und MWST.) als angemessen. Auch dieser Betrag ist wieder auf 90 % zu kürzen, womit tatsächlich Fr. 360.00 anfallen.

Damit beträgt der Entschädigungsanspruch der Beschwerdegegnerin gegenüber der Beschwerdeführerin Fr. 2'610.00 (Fr. 2'250.00 + Fr. 360.00). Abzüglich der Gegenforderung der Beschwerdeführerin von Fr. 1'370.00 (vgl. oben) resultiert noch ein Anspruch der Beschwerdegegnerin im Betrage von Fr. 1'240.00.

2.7.4 Beschwerde der Arte Konferenzzentrum AG und der ImmoPallas AG (vormals: Arte Visions AG) (Beschwerdeführerinnen 3)

2.7.4.1 Anträge und Beweisofferten

Die Beschwerdeführerinnen 3 stellten mit Beschwerde vom 1. Juli 2019 folgende Anträge (Zitat):

1. Es sei der Beschluss des Stadtrates von Olten vom 17. Juni 2019 betreffend Erlass des Teilzonenplans mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan[s] mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse (Sälipark) aufzuheben.
2. Es sei der Beschluss des Stadtrates von Olten vom 17. Juni 2019 betreffend den Entscheid über die Einsprache der Beschwerdeführerinnen gegen den Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse (Sälipark) soweit aufzuheben, als dass die Beschwerdeführerinnen unterlegen sind.
3. Es sei dem Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse (Sälipark) die regierungsrätliche Genehmigung zu verweigern.
4. Eventualiter sei der genannte Teilzonen- und Gestaltungsplan in der Sache zur Vornahme der folgenden Anpassungen und Verfahrensschritte zurück zu weisen:
 - a. Wiederholung der öffentlichen Auflage der, im Umfang der Gutheissung der Einsprache, angepassten Pläne;
 - b. Einholung der notwendigen Zustimmungen der Beschwerdeführerinnen;
 - c. Neufestlegung der Berechnungsgrundlage für die Umweltverträglichkeit (inkl. Berechnung);
 - d. lückenlose grundeigentümerliche Festlegung der Prämissen und Bedingungen;
 - e. Ergänzung der Sonderbauvorschriften betreffend die Zulässigkeit von Etappierungen;
 - f. Ergänzungen der Sonderbauvorschriften zur zeitlichen und inhaltlichen Beschränkung zulässiger Zwischennutzungen;
 - g. insgesamt zur Überprüfung der Rechtmässigkeit des Teilzonen- und Gestaltungsplan im Sinne der von den Beschwerdeführerinnen vorgebrachten Rügen, soweit diese unbehandelt blieben oder abgewiesen wurden.
5. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Zu Beweiszwecken reichten die Beschwerdeführerinnen mehrere Urkunden zu den Akten und beantragten den Beizug weiterer solcher von Amtes wegen (vgl. Beweismittelverzeichnis mit Stand 2. September 2019).

In ihrer Beschwerde vom 12. Juli 2021 gegen die ergänzende Planaufgabe erhoben die Beschwerdeführerinnen folgende Rechtsbegehren (Zitat):

1. Es sei der Beschluss des Stadtrates von Olten vom 28. Juni 2021 betreffend Erlass des Teilzonenplans mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan[s] mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse (Sälipark) mit Ergänzungen gemäss Beschluss des Stadtrates von Olten vom 17. Juni 2019 aufzuheben.
2. Es sei der Beschluss des Stadtrates von Olten vom 28. Juni 2021 betreffend den Entscheid über die Einsprache der Beschwerdeführerinnen gegen den Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggerbachstrasse (Sälipark) mit Ergänzungen gemäss Beschluss des Stadtrates von Olten vom 17. Juni 2019 aufzuheben.

3. Es sei dem Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggengbachstrasse (Sälipark) die regierungsrätliche Genehmigung zu verweigern.
4. Eventualiter sei der genannte Teilzonen- und Gestaltungsplan in der Sache zur Vornahme der folgenden Anpassungen und Verfahrensschritte zurück zu weisen:
Es sei das Verfahren zu sistieren und den Grundeigentümern Frist anzusetzen, um die Dienstbarkeiten im Planungssperimeter in Bezug auf die Näherbaurechte zu bereinigen.
5. Subeventualiter sei der genannte Teilzonen- und Gestaltungsplan in der Sache zur Vornahme der folgenden Anpassungen und Verfahrensschritte zurück zu weisen:
Es sei § 5 Abs. 1 der Sonderbauvorschriften zu ergänzen und Hochbauten auch für das Baufeld H unbeschränkt zuzulassen.
6. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Zum Beweis reichten die Beschwerdeführerinnen vier Urkunden zu den Akten und beantragten den Beizug der Verfahrensakten der Vorinstanz (Stadtrat) (siehe Beweismittelverzeichnis mit Stand 12. Juli 2021).

Vorinstanz und Beschwerdegegnerin beantragten die Abweisung der Beschwerden, soweit darauf einzutreten sei, und zwar unter Kostenfolge (Vorinstanz) bzw. Kosten- und Entschädigungsfolge (Beschwerdegegnerin) zulasten der Beschwerdeführerinnen.

2.7.4.2 Erneute Planaufgabe / Verletzung des rechtlichen Gehörs

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerinnen rügen, die streitgegenständliche Planung sei zufolge der teilweisen Gutheissung ihrer früheren Einsprache vom 23. Dezember 2016 überarbeitet und durch das Hinzufügen zweier Baufelder nicht unerheblich verändert worden. Infolgedessen hätte der Gestaltungsplan nochmals als Ganzes öffentlich aufgelegt und zum Gegenstand der Einsprache gemacht werden müssen. Was zusammengehöre, könne nicht einfach auseinandergenommen werden. Eine nur teilweise öffentliche Auflage sei bundesrechtswidrig (Verstoss gegen Art. 33 Abs. 1 RPG). Deshalb hätten sie in ihrer erneuten Einsprache vom 3. März/1. April 2021 denn auch "... eine Verletzung des Grundsatzes ... der Einheit des baurechtlichen Entscheides ..." gerügt. Im Einspracheentscheid vom 28. Juni 2021 habe der Stadtrat zu Unrecht ausgeführt, dass dem Grundsatz der Einheit der Materie im Nutzungsplanverfahren keine Relevanz zukomme. Auch sei er in der Folge zu Unrecht nicht auf den gestellten Hauptantrag (Rechtsbegehren Nr. 1) eingetreten. Dieser habe - so wie formuliert - nämlich durchaus auch das Begehren mit umfasst, zumindest die nachträglich vorgenommenen Änderungen (am Gestaltungsplan und den SBV) nicht zu beschliessen.

Im Übrigen habe das BJD mit seiner verfahrensleitenden Verfügung vom 22. Dezember 2020 den Entscheid über die Genehmigungsfähigkeit des Gestaltungsplans bereits vorweggenommen, habe es damals doch erwogen, "... der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften erscheine nach summarischer Prüfung als genehmigungsfähig." Von dieser Meinungsbildung werde sich das Department in weiteren Verfahrensverlauf kaum mehr lösen können. M.a.W. sei fraglich, ob eine unvoreingenommene Prüfung des ganzen Planwerks überhaupt noch möglich sei.

Vorinstanz wie Beschwerdegegnerin beschränken sich darauf, auf die Begründung des angefochtenen stadträtlichen Beschlusses (Einspracheentscheid) vom 28. Juni 2021 zu verweisen.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Was die Rüge des angeblich mit verfahrensleitender Verfügung des BJD vom 22. Dezember 2020 vorweggenommenen regierungsrätlichen Entscheides betrifft, kann vorbehaltlos auf die Ausführungen unter Ziffer 2.6 (zum von der Beschwerdeführerin 2 gestellten Ausstandsbegehren) verwiesen werden.

Was alsdann den von den Beschwerdeführerinnen angerufenen Grundsatz der "Einheit der Materie" betrifft, hat der Stadtrat diesen durchaus richtig interpretiert. Der dem Staatsrecht entstammende Grundsatz schützt die freie - unverfälschte - Willenskundgabe der/des Stimmberechtigten und verbietet, dass in einer einzigen Abstimmungsvorlage mehrere Sachfragen/Materien miteinander verbunden werden, ohne dass sie in hinreichendem inneren Zusammenhang zueinander stehen. Die Stimmberechtigten dürfen sich m.a.W. nicht in die Zwangslage versetzt sehen, auch dem Punkt B zuzustimmen, nur damit sie dem Punkt A zustimmen können.

Ob diesem Grundsatz auch im Planungsrecht Bedeutung zukommt (analoge Anwendung), was der Stadtrat zu verneinen scheint, kann vorliegend ohne weiteres offen gelassen werden. So deshalb, weil der Grundsatz gerade in die entgegengesetzte Richtung dessen weist, was die Beschwerdeführerinnen aus ihm abzuleiten versuchen: Er verbietet die Verknüpfung mehrerer Fragen ohne hinreichenden inneren Zusammenhang, nicht hingegen deren Aufteilung.

Soweit es um die Beschwerdeführerinnen 3 (und auch die Rekurrentin 2) geht, kommt im Übrigen noch hinzu, dass diese bereits gegen die Erstauflage der Planung Einsprache und in der Folge Beschwerde beim Regierungsrat erhoben haben, diese Beschwerden im Zeitpunkt der Zweitaufgabe noch immer hängig waren, es nach wie vor sind und nunmehr vom Regierungsrat in ein und demselben Entscheid über die vereinigten Beschwerden (vgl. diesbezüglich die verfahrensleitende Verfügung des BJD vom 23. Juli 2021) befunden wird. Die beanstandete gegenständliche Beschränkung der zweiten Auflage auf die an der Planung nachträglich vorgenommenen Ergänzungen (Baufelder G und H sowie Absatz 8 von § 5 SBV) gereicht ihnen daher in keiner Weise zum Nachteil. So wäre es ihnen, was die Beschwerdebegründung betrifft, bis vor kurzem insbesondere auch noch möglich gewesen, die gegen die Erstauflage erhobene Beschwerde zu ergänzen.

Vor diesem Hintergrund spielt es denn auch keinerlei Rolle, dass der Stadtrat - im Zusammenhang mit der Behandlung der erwähnten Rüge - auf Nichteintreten (auf das Einsprachebegehren Nr. 1) statt - wie es wohl korrekt gewesen wäre - auf bloss teilweises Nichteintreten und im Übrigen Abweisung befunden hat, zumal seine Erwägungen (zum als verletzt behaupteten Grundsatz der Einheit der Materie) klar materieller Art sind.

Ebensowenig ist einzusehen, weshalb Dritte, die anlässlich der Erstauflage nicht Einsprache erhoben (oder aber immerhin gegen den abschlägigen Einspracheentscheid nicht Beschwerde geführt) haben, nunmehr (Verfahren der Zweitaufgabe) auch noch gegen den ursprünglichen Planungsgegenstand sollten Einsprache führen können. Ein solches widerspräche dem Prinzip des einmaligen Rechtsschutzes.

2.7.4.3 Ungenügende Begründung / Verletzung des rechtlichen Gehörs

In ihrer (summarisch begründeten) Beschwerde vom 1. Juli 2019 rügten die Beschwerdeführerinnen in allgemeiner Weise, die beiden angefochtenen stadträtlichen Beschlüsse vom 17. Juni 2019 (Prot.-Nrn. 174 und 215) seien unzureichend begründet, ihr Anspruch auf rechtliches Gehör folglich verletzt. Exakt führten sie Folgendes aus: "Die angefochtenen Beschlüsse setzen sich zum Teil gar nicht und zum Teil nicht in rechtsgenügender Weise mit den erhobenen Rügen der Beschwerdeführerinnen auseinander. In diesen Versäumnissen liegt eine Verletzung des rechtlichen Gehörs der Beschwerdeführerinnen."

In der ergänzenden Beschwerdebeurteilung vom 2. September 2019 kamen die Rekurrentinnen zwar nicht mehr generell, jedoch im Zusammenhang mit konkreten Rügen (vgl. etwa nachfolgend Ziff. 2.7.4.5) auf diesen Punkt zurück. Es wird deshalb im jeweiligen Zusammenhang darauf einzugehen sein.

2.7.4.4 Privates Gestaltungsplanverfahren / Fehlende Zustimmung der Beschwerdeführerinnen

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, beim Gestaltungsplan handle es sich um einen Nutzungsplan nach Art. 14 RPG, d. h. es werde mit ihm in die Rechte der Grundeigentümer - insbesondere in die Baufreiheit als Bestandteil der Eigentumsgarantie (nach Art. 26 BV) - eingegriffen. Die Einleitung des Gestaltungsplanverfahrens bedürfe deshalb einer ausreichenden gesetzlichen Grundlage, müsse im öffentlichen Interesse liegen und habe verhältnismässig zu sein (mit Verweis auf das Urteil des Bundesgerichts vom 13. Juni 2019 im Verfahren 1C_494/2018). Anders als bei einer Baubewilligung, auf deren Erteilung bei gegebenen Voraussetzungen Anspruch bestehe, erfordere der Erlass eines Gestaltungsplans nach Art. 3 Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) einer umfassenden Interessenabwägung, die in der Begründung des Planbeschlusses aufzuzeigen sei.

Vorliegend sei (unzulässigerweise) ein "privates Gestaltungsplanverfahren" durchgeführt worden ["Es steht ausser Frage, dass der hier im Raum stehende Gestaltungsplan von privater Hand initiiert wurde und die Stadt Olten nur formal als Planungsbehörde handelt."]. Dagegen gebe es an sich nichts einzuwenden, "... sofern die minimalen Rechte der Grundeigentümer (Zustimmung der Betroffenen) des Planungssperimeters gewahrt ..." würden und der Plan durch die Planungsbehörde umfassend geprüft werde. Beides sei indessen unterblieben. Die Vorinstanz habe sich von ihrer (gesetzlich zugewiesenen) Rolle als Trägerin der Planungshoheit dispensiert. Einer inhaltlichen Stellungnahme zur Planung habe sie sich enthalten. So habe sie seinerzeit - in ihrer Vernehmlassung vom 13. Dezember 2016 im Beschwerdeverfahren Nr. 2016/145 [Streitgegenstand: Auflagebeschluss des Stadtrats] - gar ausdrücklich vermerkt, den Plan ausschliesslich auf seine Rechtmässigkeit und Vollständigkeit hin überprüft, inhaltlich hingegen keine Stellung genommen zu haben. Die planungsrechtlich zwingend erforderliche umfassende Interessenabwägung sei somit unterblieben. M.a.W. sei das streitgegenständliche Planungsverfahren nicht bloss privat initiiert, sondern de facto auch privat durchgeführt worden. Da der Kanton Solothurn ein derartiges "privates Gestaltungsplanverfahren" aber nicht kenne, könne der angefochtene Planbeschluss nur als unzulässig aufgehoben werden.

Für den Fall indessen, dass der Regierungsrat das Vorgehen des Stadtrates wider Erwarten als zulässig beurteilen sollte, hätte letzterer - in analoger Anwendung von § 5 Abs. 1 lit. a KBV - aber zumindest auf der Zustimmung aller Grundeigentümer im Planperimeter bestehen müssen. Dieses Erfordernis sei bereits einspracheweise geltend gemacht worden, ohne dass sich die Vorinstanz in ihrem Entscheid wirklich damit auseinandergesetzt hätte.

Die Beschwerdeführerinnen seien Eigentümerinnen von Parzellen im Gestaltungsplanperimeter. Sie hätten daher dem Gestaltungsplan zustimmen müssen. Der Erlass des Gestaltungsplans bedeute einen Eingriff in die Eigentumsgarantie. Ohne ihr Zustimmung genüge den Anforderungen an einen Grundrechtseingriff nach Art. 36 BV nicht. Die Vorinstanz thematisiere weder das überwiegende öffentliche Interesse noch die Verhältnismässigkeit - und verletze damit das rechtliche Gehör.

Die Beschwerdegegnerin entgegnet in ihrer Stellungnahme, das gesetzlich vorgesehene Verfahren zum Erlasse eines Gestaltungsplans sei eingehalten worden. Dass Private Gestaltungspläne initiieren und entwerfen dürften, könne nicht im Ernst bestritten werden. Daraus resultiere kein "privater Gestaltungsplan". Ebensowenig könne der Vorinstanz ernsthaft vorgeworfen werden,

dass sie sich vor der Planaufgabe (Aufgabebeschluss) inhaltlich noch nicht zum Planentwurf geäußert habe. Ihre inhaltliche Beurteilung gehöre in den Planbeschluss. Es gebe keine Rechtsgrundlage, wonach die Zustimmung aller betroffenen Grundeigentümer zum Erlass eines Gestaltungsplans erforderlich wäre. Auch wenn der Gestaltungsplan vorliegend auf private Initiative zurückzuführen sei, handle es sich um einen Plan der Gemeinde Olten. Der fehlende Konsens unter den betroffenen Grundeigentümern führe nicht zur Unzulässigkeit des Gestaltungsplans.

Die Vorinstanz führt in ihrer Vernehmlassung aus, das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen, dass ihnen die Nichtaufgabe der Planung für den Fall fehlender Zustimmung von den städtischen Behörden - weil von diesen als unverzichtbar erkannt - verbindlich zugesichert worden sei, bleibe - nicht überraschend - unbelegt. Es handle sich dabei um eine reine Parteibehauptung.

Die Beschwerdeführerinnen replizieren, nie behauptet zu haben, dass ihnen die Nichtaufgabe der Planung bei Ausbleiben ihrer Zustimmung seitens der Behörden rechtlich bindend zugesichert worden sei. Auf eine derartige Zusicherung (bzw. einen daraus abgeleiteten Vertrauensschutz) seien sie angesichts der klaren Rechtslage denn auch gar nicht angewiesen. An die Adresse der Beschwerdegegnerin gerichtet, unterstreichen die Beschwerdeführerinnen nochmals, dass die Planung für sie - anders als für erstere - zu zusätzlichen Eigentumsbeschränkungen - einer Schlechterstellung also - führe. Die zusätzlichen Freiheiten, die sich die Beschwerdegegnerin von der Planung verspreche, führten bei den Beschwerdeführerinnen zu gewichtigen Nachteilen. Deshalb gehe es nicht ohne ihre Zustimmung respektive das Vorhandensein der von Art. 36 BV definierten Voraussetzungen für eine Grundrechtseinschränkung (konkret: für einen Eingriff in die Eigentumsgarantie nach Art. 26 BV). Da vorliegend - in gesetzwidriger Weise - ein "privates Gestaltungsplanverfahren" durchgeführt worden sein, könne der daraus hervorgegangene Gestaltungsplan selbstredend auch keine hinreichende gesetzliche Grundlage für die damit einhergehenden Eigentumsbeschränkungen abgeben. In einem korrekten - öffentlichen - Gestaltungsplanverfahren müsse "... sich der Planungsträger zwingend vor der Planaufgabe mit dem Inhalt des Gestaltungsplans auseinandersetzen ..."; so, weil er für diesen verantwortlich sei.

Dem wiederum hält die Beschwerdegegnerin in ihrer Duplik u.a. entgegen, offenbar wollten die Beschwerdeführerinnen sie absichtlich missverstehen. "Inhaltlich ungeprüft öffentlich aufgelegt" heisse natürlich nicht, dass sich die Vorinstanz mit dem Plan vor der Aufgabe nicht befasst habe. So lägen ja auch ein Planungsbericht und ein Mobilitätskonzept der Stadt Olten vor. Mit der zitierten - ihrer Stellungnahme entnommenen - Aussage habe die Beschwerdegegnerin bloss darlegen wollen, "... dass die Planungsbehörde zu der im Vorfeld von den heutigen Beschwerdeführerinnen und der Beschwerdegegnerin geführten Diskussion zu diesem Gestaltungsplan keine inhaltliche Stellungnahme ..." habe abgeben dürfen. Teilzonen- und Gestaltungsplänen sei sodann immanent, dass sie Grundstücke verschiedener Eigentümer/-innen betreffen würden. Nicht anders verhalte es sich mit dem Umstand, dass die Interessen der betroffenen Grundeigentümer/-innen nicht immer kongruent seien. Deshalb sehe das Gesetz auch den Rechtsschutz (Einsprache- und Beschwerdemöglichkeit) vor.

Die Vorinstanz dupliziert, die Rekurrentinnen würden übersehen, "... dass es im Kanton Solothurn Usanz ... [sei], ein kooperatives Nutzungsplanverfahren durchzuführen. Dies zum einen, weil die Personalressourcen in den Kommunen knapp oder nicht vorhanden ... [seien], zum andern, weil so die Bedürfnisse der vom Gestaltungsplan direkt Betroffenen am besten mit den Bedürfnissen der Gemeinde, also den öffentlichen Interessen, abgeglichen werden ..." könnten. Vorliegend seien Vertreter/-innen der Stadt Olten, wie dem Organigramm zu entnehmen sei, sowohl im Lenkungsausschuss als auch auf der operativen Ebene namhaft vertreten gewesen.

In ihrer Triplik zu guter Letzt halten die Beschwerdeführerinnen - an die Vorinstanz gerichtet - fest, gegen ein kooperatives Nutzungsplanverfahren gebe es nichts einzuwenden. Von einem solchen könne im vorliegenden Fall allerdings nicht die Rede sein, würde dies doch den effektiven Miteinbezug *aller* direkt Betroffenen bedingen. Tatsächlich seien, wie das Organigramm

zeige, von privater Seite aber bloss die Beschwerdegegnerin und von ihr Beauftragte mit von der Partie gewesen, nicht auch Vertreter der Beschwerdeführerinnen als direkt betroffene Grundeigentümerinnen. Damit könne nur nochmals unterstrichen werden, dass es sich um ein "de-facto privates Gestaltungsplanverfahren" gehandelt habe, welches die Rechtsordnung des Kantons Solothurn nicht vorsehe. An die Adresse der Beschwerdegegnerin schliesslich halten die Beschwerdeführerinnen fest, das Offenstehen des Rechtsweges (Einsprache und Beschwerden) ändere nichts an der Tatsache, dass es die Vorinstanz unzulässigerweise unterlassen habe, die Interessen der Beschwerdeführerinnen (als mitbetroffene Grundeigentümerinnen) "... zu eruieren und [mit] zu berücksichtigen", zumal die Interessenabwägung das Planungsermessen beschlage, welches im Beschwerdeverfahren nur beschränkt überprüft werden könne (beschränkte Kognition).

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Wie die Beschwerdeführerinnen richtig festhalten, handelt es sich beim Gestaltungsplan - in andern Kantonen auch als "Sondernutzungsplan" bekannt - um einen Nutzungsplan im Sinne von Art. 14 Abs. 1 RPG. Derweil die Einwohnergemeinde - kraft ihrer Aufgabe, die Ortsplanung durchzuführen (vgl. § 9 Abs. 1 PBG) - in jedem Fall einen Zonenplan und Erschliessungspläne zu erlassen hat (vgl. § 14 Abs. 1 PBG), steht ihr der (zusätzliche) Erlass von Gestaltungsplänen *im Grundsatz* frei: Nach § 14 Abs. 2 PBG *kann* sie solche erlassen.

Diese Freiheit findet ihre Schranke allerdings in § 46 Abs. 3 PBG, wonach, falls "... für ein Bauvorhaben ein Gestaltungsplan nötig ist, ... gegen die Verweigerung oder Ablehnung des Planes die gleichen Beschwerdemöglichkeiten wie gegen den Erlass des Planes ..." bestehen. Wann ein Bauvorhaben eines Gestaltungsplans bedarf, ergibt sich aus den Absätzen 1 und 2 des Paragraphen.

Allerdings kann aus § 46 Abs. 3 PBG nicht abgeleitet werden, der/die bauwillige Grundeigentümer/-in habe Anspruch auf Erlass eines Gestaltungsplans *bestimmten* Inhalts. Sein/ihr Anspruch ist "bloss" ein grundsätzlicher. Insbesondere hat die Planungsbehörde (Gemeinderat) rechtsgleich und willkürfrei zu verfahren. Der Regierungsrat hat die Rechtslage in seinem Beschluss GER 1993 Nr. 24 wie folgt umschrieben: "Besteht eine Gestaltungsplanpflicht, weil eine solche in einem im ordentlichen Nutzungsplanverfahren nach §§ 15 ff. PBG erlassenen Zonenplan ausdrücklich vorgesehen ist oder weil ein (...) Bauvorhaben die Voraussetzungen nach § 46 PBG erfüllt, so haben die betroffenen Grundeigentümer ... zwar grundsätzlich einen Anspruch darauf, dass vom zuständigen Gemeinderat ein Gestaltungsplanverfahren durchgeführt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die betroffenen Grundeigentümer auch Anspruch auf einen Gestaltungsplan ganz bestimmten Inhaltes haben. Welchen Inhalt der zu erlassende Gestaltungsplan schlussendlich aufweist, ist - vorausgesetzt, dass der verfassungsrechtliche und gesetzliche Rahmen (insb. §§ 44 ff. PBG) eingehalten wird - einzig und allein Sache des Gemeinderates. Als zuständige Planungsbehörde (§ 15 f. PBG) genießt der Gemeinderat gestützt auf Art. 2 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG) und § 18 Abs. 2 Satz 2 PBG auch den nötigen Ermessensspielraum."

Das solothurnische Recht unterscheidet, was das Verfahren ihres Erlasses und ihre Rechtswirkungen (Verbindlichkeit) betrifft, nicht zwischen Zonenplan/Zonenvorschriften und Erschliessungsplänen einerseits und Gestaltungsplänen andererseits. Es gelten im einen wie im andern Fall die §§ 15 ff. respektive 22 PBG. Das bedeutet unter anderem, dass es auch bei einem Gestaltungsplan nicht der Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer/-innen - auch nicht jener innerhalb des Planperimeters - bedarf. Zwar verhält es sich in der Praxis nicht selten so, dass das Planareal eines Gestaltungsplans ein und dem-/derselben Grundeigentümer/-in gehört. Möglich ist im Einzelfall aber auch eine breite Streuung des Grundeigentums, d. h. eine Vielzahl an Grundeigentümer(inne)n (insbesondere - aber nicht nur - bei Vorliegen von Stockwerkeigentum). Wäre nun die die Zustimmung jeder/-s Betroffenen im Planperimeter erforderlich, erwiese sich das Zustandekommen eines Gestaltungsplans als illusorisch. M.a.W. sind auch die betroffenen

Eigentümer/-innen von Grundstücken innerhalb des Planperimeters auf den Einsprache-/Beschwerdeweg verwiesen. § 5 Abs. 1 lit. a KBV (zum Baubewilligungsverfahren) gilt hier nicht analog.

Dass (auch) ein Gestaltungsplan in die - wie auch immer (sei es gar als vorbestehend) verstandene - "Baufreiheit", und insofern in die grundrechtlich geschützte Eigentumsfreiheit, eingreift, ist nicht in Abrede zu stellen. Genau betrachtet wäre ohne den ordnenden "Eingriff" des Planungsrechts die Ausübung dieser Freiheiten allerdings (konfliktfrei) gar nicht möglich; sie wird dadurch überhaupt erst ermöglicht. Dabei finden die Instrumente der Planung - darunter die Nutzungspläne - ihre gesetzliche Grundlage einerseits im eidg. Raumplanungsrecht (RPG und RPV) und andererseits im kantonalen PBG. Der konkrete Plan (vorliegend: Gestaltungsplan) wiederum muss mit der übergeordneten Planung übereinstimmen und darf weder rechtswidrig noch (offensichtlich) unzweckmässig sein (vgl. § 18 Abs. 2 PBG). Ein Plan, der ohne öffentliches Interesse oder aber in unverhältnismässiger Weise (vgl. Art. 36 Abs. 2 und 3 BV) ins Eigentum eines Betroffenen eingreift, genügt diesen Kriterien nicht. Das ist u.a. auch dann der Fall, wenn der Plan eine bestimmte Parzelle unnötigerweise miterfasst oder umgekehrt ohne zureichenden Grund nicht miteinbezieht. Die von den Beschwerdeführerinnen (als Grundlage des Planbeschlusses) monierte umfassende Interessenabwägung, wie sie Art. 3 RPV gebietet, betrifft diese Aspekte (öff. Interesse / Verhältnismässigkeit).

Gestaltungspläne bezwecken eine architektonisch und hygienisch gute, der baulichen und landschaftlichen Umgebung angepasste Überbauung, Gestaltung und Erschliessung zusammenhängender Flächen; sie haben insbesondere vor schädlichen Einwirkungen zu schützen (vgl. § 44 Abs. 1 PBG). Sie können die Lage, die äusseren Abmessungen, die Geschosszahl, die Durchmischung der Nutzung und weitere bauliche Einzelheiten der im Plangebiet zu erstellenden Bauten und Anlagen bestimmen (vgl. § 44 Abs. 2).

Mit dem streitgegenständlichen Teilzonen- und Gestaltungsplan sollen ein UVP-pflichtiges Vorhaben (vgl. § 46 Abs. 1 lit. b PBG) mit Eintrag im kantonalen Richtplan (vgl. oben Ziff. 2.2.1) sowie maximale Gebäudehöhen von 23 m (vgl. § 46 Abs. 1 lit. a PBG i.V.m. § 18 Abs. 1 KBV) ermöglicht werden.

Der Rüge der Beschwerdeführerinnen, vorliegend sei ein "privates Gestaltungsplanverfahren" durchgeführt worden, der Stadtrat als örtliche Planungsbehörde habe rein formal - quasi als Strohmännchen bzw. -behörde - mitgewirkt, ist unberechtigt - widerspricht den tatsächlichen Umständen. Zwar ist der Anstoss zur Planung unbestritten von der bauwilligen Beschwerdegegnerin (und im Planperimeter dominierenden Grundeigentümerin) ausgegangen, und diese dürfte bei deren Entwicklung auch die Führung innegehabt haben. Dies ist - wie die Rekurrentinnen selbst anerkennen - indessen nicht unzulässig und bei Gestaltungsplänen auch nicht unüblich - im Gegenteil. Diese "Konstellation" bildet bei Gestaltungsplänen geradezu die Regel.

Gegen die Sichtweise der Beschwerdeführerinnen spricht bereits der "grössere Rahmen", vorab der Umstand, dass die Planung eine Anpassung des kantonalen Richtplans erfordert hat (vgl. RRB Nr. 2017/1497 vom 4. September 2017 und oben Ziff. 2.2.1). Dabei waren die Unterlagen zur Richtplananpassung gleichzeitig mit jenen zur vorliegenden Planung öffentlich aufgelegt (25. Nov. 2016 bis 3. Jan. 2017), und der regierungsrätliche Richtplanbeschluss seinerseits erklärt - im Sinne einer "Handlungsanweisung" - den "... Mobilitätsplan Olten ... [als] wegweisend für die Verkehrsmassnahmen." Die vom Stadtrat am 10. August 2015 (behördenverbindlich) beschlossene Gesamtstrategie zum Mobilitätsplan wiederum erklärt die Planung Sälipark 2020 als Pilotprojekt zu dieser (vgl. dazu vorstehend Ziff. 2.7.3.3 und 2.7.3.5, jeweils lit. b), und die bereits angesprochene Handlungsanweisung im Richtplanbeschluss legt zudem fest, das "... Mobilitätskonzept 'Sälipark 2020' ... [sei] im nachfolgenden Verfahren umzusetzen."

Vor diesem Hintergrund erweist sich der Vorwurf der Beschwerdeführerinnen, die Vorinstanz habe ihre Rolle als Planungsträgerin nicht wahrgenommen (sprich: "privates Gestaltungsplanverfahren"), offensichtlich als unberechtigt. Ein Vorhaben, das eine Richtplananpassung erfordert, lässt sich ohne aktives Mitwirken der kommunalen Planungsbehörde kaum verwirklichen, und die tatsächlich vorgenommene Richtplananpassung wie auch die Pilotfunktion des Projekts im Rahmen des MPO sind mehr als bloss Indizien für das Bestehen eines erheblichen öffentlichen Interesses an dessen Zustandekommen. Soweit sich die Rekurrentinnen zur Bekräftigung ihrer gegenteiligen Sichtweise (sprich: ungenügende respektive gar fehlende Auseinandersetzung des Stadtrats mit dem eigentlichen Planinhalt) auf die Vernehmlassung des Stadtrats vom 13. Dezember 2016 im Beschwerdeverfahren Nr. 2016/145 vor dem BJD [Streitgegenstand: Auflagebeschluss (Freigabe der streitgegenständlichen Planung zur öff. Auflage) des Stadtrats vom 21. November 2016] Bezug nehmen, ist Folgendes zu beachten: Vorerst berufen sie sich auf gerade mal zwei Sätze aus der fünfseitigen Vernehmlassung [lautend: "Dem muss entgegengehalten werden, dass der Stadtrat die zur Auflage eingereichten Nutzungspläne vorab auf Rechtmässig- und Vollständigkeit prüft. Eine inhaltliche Stellungnahme ist damit aber keineswegs verbunden."]. So - d. h. isoliert - gelesen, mag diese Aussage in der Tat etwas seltsam anmuten, kann m.a.W. die Vermutung aufkommen lassen, die Planungsbehörde habe sich mit dem Planinhalt nicht wirklich befasst. Dieser Eindruck wird durch den "Vorspann" [lautend: "In der Schlussfolgerung ... gehen die Beschwerdeführerinnen irrtümlich davon aus, dass mit dem Planaufgabebeschluss eine materielle Genehmigung erfolgte, indem sie monieren, dass der Stadtrat den fraglichen Gestaltungsplan mit dem angefochtenen Beschluss absegnete und zur Planaufgabe freigegeben habe, obwohl er wusste, dass ein Teil der Eigentümerschaft der vom Planungsperimeter betroffenen Grundstücke ihre Zustimmung dazu verweigert."] und den Folgetext unter Ziff. II/3 der Eingabe [lautend: "Die Planaufgabe ist kein Vorentscheid. Bezüglich der inhaltlichen Genehmigung stehen dem Stadtrat weiterhin sämtliche Möglichkeiten offen; Genehmigung, Genehmigung mit Auflagen, Ablehnung etc."] aber schon mal relativiert. Vor allem aber ist zu beachten, in welchem Zusammenhang und in welcher Stellung (Funktion) der Stadtrat - so wie zitiert - argumentiert hat. Streitgegenstand bildete - wie erwähnt - der Auflagebeschluss - und nicht die Planung selbst, und der Stadtrat (bzw. der ihn vertretende städtische Rechtsdienst) sah sich - in seiner Eigenschaft als Vorinstanz bzw. Beschwerdegegner - gehalten, die gegen seinen Beschluss erhobene Beschwerde abzuwehren. M.a.W. können seine damaligen - situativ zweckbezogenen - Ausführungen nicht unvermittelt in den Zusammenhang des vorliegenden Verfahrens gestellt werden.

Schliesslich noch Folgendes: Zwar gilt § 8 Abs. 1 KBV (Publikations- und Auflagepflicht bei Fehlen offensichtlicher materieller Mängel) im Verfahren der Nutzungsplanung unbestreitbar nicht - auch nicht "bloss" analog. Indessen verhält es sich auch nicht geradezu gegenteilig, d. h. so, dass es der Planungsbehörde verwehrt wäre, einen Plan aufzulegen, als bis der letzte Zweifel an seinem konkreten Inhalt beseitigt ist. Insofern ist denn auch die Darstellung der Vorinstanz zu bestätigen, wonach die Planaufgabe (bzw. der Auflagebeschluss) den Planbeschluss nicht präjudiziert, der Planungsbehörde nach wie vor alle Optionen (inkl. Abstandnahme von der Planung überhaupt) offenstehen. Etwas anderes ist die Frage nach dem wirtschaftlichen Umgang mit den Ressourcen.

Die Rüge, der Stadtrat habe sich mit dem Vorbringen der heutigen Beschwerdeführerinnen, der Gestaltungsplan bedürfe der Zustimmung aller Grundeigentümer/-innen innerhalb des Planperimeters, nicht (hinreichend) auseinandergesetzt, ist unberechtigt (vgl. dazu die Randziffern 22 - 28 des Einspracheentscheids vom 17. Juni 2019). Im Übrigen wäre ein derartiger Mangel (Gehörsverletzung zufolge ungenügender Entscheidungsbegründung) im hiesigen Beschwerdeverfahren durchaus heilbar gewesen.

Angesichts des umfassenden Raumplanungsberichts, des zusätzlichen speziellen Mobilitätskonzepts und des umfangreichen Umweltverträglichkeitsberichts (als erläuternde Unterlagen zur Planung) sowie des Umstandes, dass das Vorhaben zugleich Gegenstand einer Richtplananpassung gebildet hat, kann auch nicht auf eine versäumte Interessenabwägung, wie sie Art. 3

Abs. 1 RPV gebietet, oder aber zumindest ungenügende Darstellung derselben (vgl. Art. 3 Abs. 2 RPV) geschlossen werden. So geht es bei Art. 3 RPV in erster Linie ums Verhältnis des Planungsgegenstandes (mit seinem Perimeter) zur näheren und weiteren Umgebung, d. h. ums *Aussenverhältnis*.

Wenig zu entnehmen ist den obgenannten Unterlagen zugegebenermassen zum *Innenverhältnis* - nichts zu den hier bestehenden Unstimmigkeiten. Damit vermitteln die Berichte den Eindruck eines von allen Eigentümer(inne)n im Planungssperimeter mitgetragenen Planinhalts. Das dürfte damit zusammenhängen, dass die (vom 21. Oktober 2016 datierenden) Dokumente zweifellos auf Initiative und (hauptsächlich) unter Führung der bauwilligen Beschwerdegegnerin erarbeitet worden sind. Der Einsprache der Beschwerdeführerinnen vom 23. Dezember 2016 ist diesbezüglich zu entnehmen, dass sie sich - nach anfänglich (im Jahr 2014) bekundeter Bereitschaft, sich an der Planung zu beteiligen - nach Scheitern der Verhandlungen über die (von ihnen als Prämisse verstandene) Parkplatzfrage (Zuweisung und Bewirtschaftung der in der bestehenden Tiefgarage vorhandenen Abstellplätze) aus der Zusammenarbeit verabschiedet hätten (vgl. a.a.O., Randziffer 11; siehe ferner die Aktennotizen über die Sitzungen mit den Beschwerdeführerinnen rund ums Thema Parkieranlagen vom 11. und 31. Januar 2017 sowie 30. März 2017). Dass die Beschwerdegegnerin diese Situation in den - primär für Dritte (Aussenstehende) bestimmten - Dokumenten nicht weiter thematisiert hat, kann ihr nicht vorgeworfen werden - ebensowenig dem Stadtrat als Planungsbehörde.

[Exkurs: Zu erwähnen bleibt noch, dass die Parzelle GB Olten Nr. 1902 im Stockwerkeigentum steht, wobei den beiden Beschwerdeführerinnen daran insgesamt ein Anteil von 340/1'000 zusteht. Die restlichen 660/1'000 gehören der Genossenschaft Migros Aare, die das Einkaufszentrum Sälipark betreibt, folglich die Interessenlage der Beschwerdegegnerin teilen wird.]

Damit war der Stadtrat allerdings nicht davon entbunden, den fehlenden Konsens im Innenverhältnis zur Kenntnis zu nehmen, bei der Beurteilung der Planung und Behandlung der Einsprache der Beschwerdeführerinnen mit zu berücksichtigen und seine diesbezüglichen Überlegungen in der Begründung seines Entscheides darzulegen. Genau das aber hat er in den Randziffern 33 und 55 seines Einspracheentscheides sehr wohl getan. Inhaltlich wird darauf im Folgenden (vgl. Ziff. 2.7.4.5 - 2.7.4.7) noch zurückzukommen sein.

Damit kann festgestellt werden, dass das Verfahren - abgesehen von der vorerst versäumten ergänzenden Auflage (vgl. dazu oben Ziff. 2.4 lit. d) - korrekt durchgeführt worden ist, weshalb die Planung - nach Massgabe von § 18 Abs. 2 PBG - im Rahmen des Genehmigungs- und Beschwerdeverfahrens auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit hin zu prüfen ist.

2.7.4.5 Verletzung der Eigentumsgarantie

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdeführerinnen bringen vor, ein überwiegendes öffentliches Interesse an den Eigentumsbeschränkungen, die sie durch die (von ihnen nicht mitgetragene) Planung *unmittelbar* erleiden würden, werde von der Vorinstanz nicht thematisiert. Das private Interesse der Beschwerdegegnerin könne offensichtlich nicht mit dem öffentlichen Interesse gleichgesetzt werden. Welches öffentliche Interesse das Interesse der Beschwerdeführerinnen am uneingeschränkten Fortbestand ihrer Betriebe und namentlich an einer ausreichenden Erschliessung mittels Parkplätzen überwiegen könnte, bleibe im Dunkeln. Ihr Anspruch auf rechtliches Gehör (Begründungspflicht) sei daher verletzt, was nur zur Aufhebung des Planbeschlusses führen könne. Desgleichen fehle eine Auseinandersetzung der Vorinstanz mit der Frage der Verhältnismässigkeit; dies mit derselben Rechtsfolge (Aufhebung des Planbeschlusses zufolge Gehörsverletzung). Tatsächlich sei das Gebot der Verhältnismässigkeit (Teilaspekt der Eignung) denn auch nicht erfüllt,

denn: Ein Gestaltungsplan, der gemäss Einschätzung der Planungsbehörde selbst (vgl. Randziffer 55 des Einspracheentscheides) nur schwerlich zu realisieren sein wird, könne doch kaum als geeignet (bzw. zweckmässig im Sinne von § 18 Abs. 2 PBG) beurteilt werden.

Die Beschwerdegegnerin hält in ihrer Stellungnahme dazu fest, das öffentliche Interesse an der Planung werde im ihr zugrundeliegenden Raumplanungsbericht sehr wohl dargelegt, und zwar in mehrfacher Hinsicht (u.a: Sälipark als "Chance zur Quartierentwicklung im grösseren Zusammenhang"; Sälipark als Pilotprojekt zum städtischen Mobilitätsplan; Sälipark als Massnahme zur inneren Verdichtung). Zwar möge derzeit noch offenstehen, ob die zur (vollständigen) Realisierung der Planung erforderlichen privatrechtlichen Vereinbarungen zustande kommen würden. Der Planung deswegen die Eignung abzusprechen, gehe jedoch fehl.

Die Beschwerdeführerinnen replizieren, die Verweise der Beschwerdegegnerin auf den Raumplanungsbericht bestätigten einzig die bereits gerügte Unzulässigkeit des Verfahrens [vgl. Thematik gemäss Ziff. 2.7.4.4], handle es sich bei diesem Bericht doch um ein - von der Vorinstanz nicht geprüftes - privates Auftragswerk der Beschwerdegegnerin. Entscheidend sei indessen vielmehr, dass die entgegenstehenden "... Interessen der Beschwerdeführerinnen ... [vom Stadtrat] an keiner Stelle thematisiert" würden, "... nicht von überwiegenden öffentlichen Interessen ... [gesprochen werden könne], wenn man die betroffenen privaten Interessen (...) gar nicht ..." berücksichtige.

Die Beschwerdegegnerin hält in ihrer Duplik entgegen, die privaten Interessen der Rekurrentinnen seien sehr wohl in die Planung eingeflossen. Das ergebe sich - wie bereits in der Stellungnahme vom 29. Oktober 2019 dargelegt - ohne weiteres aus dem umfassenden Raumplanungsbericht.

Die Beschwerdeführerinnen halten abschliessend daran fest, dass es der Stadtrat vollständig unterlassen habe, ihr Interessen zu eruieren und mit zu berücksichtigen (Abwägung). Da diese Abwägung das Planungsermessen tangiere, könne sie im Beschwerdeverfahren nicht bzw. zumindest nicht vollständig nachgeholt werden. Die Unterlassung könne folglich nur zur Aufhebung des angefochtenen Entscheides führen.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Um Art und Umfang einer allfälligen Gehörsverletzung (Aspekt: Begründungspflicht im weiteren Sinn) oder gar eines gegebenenfalls unzulässigen Eingriffs ins grundrechtlich geschützte Eigentum abschätzen zu können, scheint es geboten, vorab einen Blick auf die durch den Gestaltungsplan und seine Sonderbauvorschriften geschaffene (materielle) Ausgangslage zu werfen.

Die Beschwerdeführerinnen beklagen einerseits *unmittelbare* Eingriffe in ihr Eigentum durch die Planung, sprechen dieser aber gleichzeitig die Verhältnismässigkeit (Teilaspekt der Eignung/Zweckmässigkeit) ab, da sie ohne ihre Zustimmung im nachlaufenden Baubewilligungsverfahren gar nicht realisiert werden könne. Weil sich die beiden Argumentationen gegenseitig ausschliessen [Grund: Zustimmungsbedürftigkeit bedeutet (bloss) mittelbare Planwirkung.], können sie jeweils nur verschiedene Teilgehalte der Planung betreffen.

Die Beschwerdeführerinnen bezeichnen die beklagten *unmittelbaren* Planwirkungen (und damit direkten Eigentumsbeschränkungen) nicht, was etwas überrascht. Im Zentrum stehen sicher die im Plan dargestellten Baufelder in Verbindung mit den Bestimmungen von § 5 Abs. 1 und 7 SBV, wobei Absatz 1 in seinem Wortlaut bereits korrigiert werden musste (vgl. dazu vorstehend Ziff. 2.7.3.13 i.V.m. Ziff. 2.7.3.12 lit. b sowie die Dispositivziffern 4.1 und 4.5). Das Baufeld A, verbunden mit § 5 Abs. 1 SBV, erlaubt es der Beschwerdegegnerin, mit dem auf GB Olten Nr. 5984 vorgesehenen Ersatzbau (vgl. Richtprojekt) den gesetzlichen Grenz- und Gebäudeabstand gegenüber der westlich benachbarten Parzelle Nr. 1902, woran den Beschwerdeführerinnen (zusammen) ein Stockwerkeigentumsanteil von 34 % zusteht, zu unterschreiten, und zwar - an der

extremsten Stelle (Südostecke der Parzelle Nr. 1902) - bis auf einen Grenzabstand von rund 3,5 m (bei einer max. zulässigen Gebäudehöhe von 23 m). [Merke: Vorbehalten bleiben selbstredend allfällig entgegenstehende brandschutzrechtliche Auflagen der Solothurnischen Gebäudeversicherung (SGV).] Gemäss § 5 Abs. 7 SBV wiederum dürfen - soweit für die Beschwerdeführerinnen von Interesse - "unterirdische Bauten unter dem gestalteten Terrain ... über die Baufelder hinaus bis an die Grundstücksgrenze ... gebaut werden, sofern keine öffentlichen und nachbarrechtlichen Interessen tangiert werden" Solches ist im Wesentlichen jedoch bereits kraft § 22 Abs. 6 KBV zulässig, wenn hier auch das gewachsene bzw. tiefer gelegte Terrain massgebend ist. Unmittelbar betroffen sein könnten die Beschwerdeführerinnen - falls sie selbst bauen möchten - allenfalls noch von § 6 Abs. 3 SBV, wonach Wohnnutzungen im Gestaltungsplanperimeter höchstens 50 % der realisierten Bruttogeschossfläche ausmachen dürfen, ferner von einzelnen Gestaltungsvorschriften der §§ 8 - 10 SBV.

Im Übrigen erweisen sich die Planwirkungen als "bloss" mittelbarer Natur. Wie die Vorinstanz unter Randziffer 33 ihres Einspracheentscheides zutreffend ausführt, erteilt die Planung "... lediglich Ermächtigungen[,] im geplanten Sinne zu bauen, wenn die notwendigen Zustimmungen der betroffenen Grundeigentümer vorliegen und die zusätzlichen Voraussetzungen hinsichtlich Umweltverträglichkeit und MIV erfüllt werden können. ... Gerade hinsichtlich MIV und Anzahl Parkplätze ... [müssen] die Einsprecherin[en] mitwirken, damit die Bedingungen erfüllt werden können, da sich deren Bauten im Planungsperimeter befinden. Aufgrund der bestehenden Bauten samt Nutzung kommt ... [ihnen] bezüglich der Einhaltung der Bedingungen eine Vorzugsstellung zu, insofern die Erfüllung von ihrer Mitwirkung abhängt. Eine Einschränkung der bestehenden Bauten und Nutzung und somit eine Einschränkung der Eigentumsrechte kann nur mit ihrer Einwilligung ... erfolgen." Wie der Stadtrat (a.a.O.) abschliessend zutreffend festhält, liegen damit auch keine Eingriffe ins Eigentum vor.

Bei genauer Betrachtung verhält es sich nun aber so, dass sich das Richtprojekt der Beschwerdegegnerin, das gemäss § 2 Abs. 3 und 4 sowie § 9 SBV wegleitend ist [heisst: Es kann auf der Parzelle GB Nr. 5984 nicht irgend etwas anderes gebaut werden!], gar nicht verwirklichen lässt, wenn die Beschwerdeführerinnen den damit unabdingbar zusammenhängenden, d. h. zwingend erforderlichen baulichen Massnahmen auf der Parzelle GB Nr. 1902 [Paradebeispiel: Verbindung der hier vorhandenen Tiefgarage mit der auf der Parzelle Nr. 5984 projektierten und Rückbau der bestehenden Ein-/Ausfahrt auf die Riggerbachstrasse] auf Stufe Baubewilligungsverfahren nicht zustimmen, zumal auch das Mobilitätskonzept als wegleitend erklärt wird (vgl. § 14 Abs. 1 SBV). Insofern werden auch die formell unmittelbaren Eigentumsbeschränkungen (vgl. vorstehend) weitestgehend relativiert, d. h. zu bloss mittelbaren mutiert. So kann beispielsweise auch kein vernünftiger Zweifel daran bestehen, dass die in § 11 Abs. 3 SBV verordnete Bewirtschaftungspflicht der Parkplätze nur bzw. erst bei Realisierung des Projekts Wirkung entfaltet.

Daraus ergibt sich, dass die privaten Interessen der Beschwerdeführerinnen durch die streitgegenständliche Planung - wenn überhaupt - nur marginal unmittelbar tangiert werden. So etwa wird bei allfälligen Bauvorhaben oder baubewilligungspflichtigen Nutzungsänderungen der Beschwerdeführerinnen selbst nämlich immer sorgfältig zu prüfen sein, ob diesen allenfalls entgegenstehende Festlegungen in Plan und Sonderbauvorschriften - losgelöst von der Realisierung des Projekts der Beschwerdegegnerin - denn überhaupt Rechtswirksamkeit zukommt (vgl. obiges Beispiel betr. Parkplatzbewirtschaftung).

Dass ein öffentliches Interesse an der Planung, die eine Richtplananpassung erfordert hat und Pilotprojekt zum städtischen Mobilitätsplan bildet, besteht, und dass dieses Interesse die entgegenstehenden privaten Interessen der Beschwerdeführerinnen, wie sie (respektive ihre mögliche Beeinträchtigung) soeben erläutert worden sind, überwiegt, kann nicht ernsthaft bestritten werden (vgl. dazu bereits oben Ziff. 2.7.4.4 lit. b), liegt vielmehr auf der Hand. Ebensowenig kann der erläuternde Raumplanungsbericht bei dieser Ausgangslage kurzum als "privates Auf-

tragswerk der Beschwerdegegnerin" abgetan werden, auch wenn er - nicht anders als die Planung selbst - durchaus primär in deren Interesse und auf deren Initiative erarbeitet worden sein dürfte.

[Kurzer Exkurs zum überwiegenden öffentlichen Interesse: Insgesamt bestehen an der mit der Planung angestrebten Entwicklung gewichtige öffentliche Interessen, nachgerade an der allgemeinen, zentrumsnahen Versorgung der Stadt Olten mit Gütern und Dienstleistungen sowie an der differenzierten Verdichtung an geeigneter Lage auf dem Stadtgebiet Oltens. Der Sälipark liegt in Gehdistanz zum Bahnhof Olten, befindet sich in unmittelbarer Nähe von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten und erreicht bereits heute grossmehrheitlich die ÖV-Gütekategorie B. Er kann auch zu Fuss oder mit dem Zweirad gut erreicht werden kann; und Kunden/Besucher, die das Auto benützten, müssen geringere Distanzen zurücklegen, was im Vergleich zu einem peripheren Standort insgesamt zu weniger Fahrleistung führt.]

Zutreffend ist aber auch, dass sich weder der Raumplanungsbericht noch der angefochtene Entscheid des Stadtrats wirklich mit der Interessenlage der Beschwerdeführerinnen befassen (betroffene Aspekte: Interessenerhebung, Interessenabwägung und Darlegung von beidem). Liest man allein die dem Planungsbericht vorgestellte Kurzfassung ("Zusammenfassung"), kommt man keinesfalls auf die Idee, dass sich im Plan- respektive Projektperimeter - nebst Areal der Giroud Olma AG und der Stadt Olten - auch noch solche weitere Eigentümerinnen befinden könnten, geschweige denn, dass ein Teil letzterer bei der Planung nicht kooperiert haben oder gar entgegenstehende Interessen vertreten könnten. Unter Ziff. 2.2 des Berichts wird dann zwar der Planperimeter dargestellt (sowohl graphisch als auch mit einer Auflistung der Parzellennummern und den jeweiligen Flächen), jedoch ohne Hinweis auf die jeweilige Eigentümerschaft. Erwähnung finden das Hotel Arte (der Arte Konferenzzentrum AG) und die Pallas Klinik (in den Räumlichkeiten der ImmoPallas AG) allein im Zusammenhang mit dem beschriebenen Ziel, die bestehende "Tiefgaragenzufahrt Sälipark I (Pallas Klinik / Hotel Arte)" rückzubauen, sowie bei der Herleitung des künftigen Bedarfs an Abstellplätzen. Auch hier jedoch immer ohne Hinweis auf die fehlende Mitwirkung bei der Planung und unterbliebene Zustimmung.

Nicht wesentlich anders verhält es sich beim angefochtenen Einspracheentscheid, nur, dass hier die ablehnende Haltung der Beschwerdeführerinnen der Planung gegenüber - weil durch die erhobene Einsprache offenkundig geworden - nicht noch eigens darzulegen war. Auch im angefochtenen Entscheid werden weder die Interessenlage der Beschwerdeführerinnen [im Wesentlichen: längerfristige Gewährleistung der aktuellen Nutzungen, ggf. Möglichkeit zur Ausdehnung derselben sowie Klärung der - gegenwärtigen offenbar prekären - Parkierungssituation] noch der Umgang damit in der streitgegenständlichen Planung weiter erläutert. In den Randziffern 33 und 55 ihres Entscheides geht die Vorinstanz nur indirekt auf diese Thematik ein. Immerhin hält sie unter Randziffer 55 unmissverständlich fest, dass die Planung ohne spätere Zustimmung der Beschwerdeführerinnen (auf Stufe Baubewilligungsverfahren) nicht zu realisieren sein wird, um abschliessend festzuhalten: "Es ist aber nicht Aufgabe der Planungsbehörde[,] dies [Realisierbarkeit] zu prüfen, da sich die Frage im vorliegenden Planungsverfahren nicht stellt."

Es stellt sich nun die Frage, ob darin eine "Gehörsverletzung" (Teilgehalt Begründungspflicht) zu erkennen ist. Soweit es um den Raumplanungsbericht geht, der sich ans Publikum (bzw. zumindest an den einspracheberechtigten Teil davon) wendet, wurde durch dessen "subjektive Gestaltung" der Gehörsanspruch der Beschwerdeführerinnen sicher nicht verletzt. Als Eigentümerinnen von Areal innerhalb des Planungsperrimeters - und ursprünglich um aktive Teilnahme am Planungsprozess Angefragte - waren ihnen die tatsächlichen Umstände (sprich: unterschiedliche Interessenlagen der verschiedenen Beteiligten) durchaus bekannt. Entsprechend haben sie die konkrete Aufmachung des Berichts in ihrer Einsprache zurecht auch (noch) nicht gerügt.

Ob die Begründung des angefochtenen Entscheides den vom Bundesgericht diesbezüglich in konstanter Praxis (vgl. den in der Folge immer wieder bestätigten Entscheid BGE 112 Ia 107, Erw. 4b) definierten Mindestanforderungen genügt, hängt zwar nicht nur, aber schwergewichtig von den in der Einsprache erhobenen Rügen ab (vgl. a.a.O.). Die Beschwerdeführerinnen haben in

ihrer Einsprache vom 23. Dezember 2016 zwar auch auf ihre divergierende Interessenlage hingewiesen (vgl. die Randziffern 9 - 11), sich in der Folge jedoch darauf konzentriert, ihre Sichtweise darzulegen, dass ein Gestaltungsplan ohne Einverständnis sämtlicher Grundeigentümer/-innen innerhalb des Planungssperimeters gar nicht beschlossen werden dürfe (vgl. a.a.O., Ziff. 5). Dieser Argumentationslinie ist der Stadtrat in seinem Entscheid gefolgt (siehe Randziffern 11 sowie 22 - 34, im Speziellen 27 und 28), und unter Randziffern 33 und 55 hat er - wie schon erwähnt - unterstrichen, dass die Planung gar nicht unmittelbar zu Eigentumsbeschränkungen führe, da sie sich ohne Mitwirkung (Zustimmung) der Beschwerdeführerinnen im nachlaufenden Baubewilligungsverfahren gar nicht realisieren lasse. Vor dem Hintergrund dieser Einschätzung/Argumentation hatte der Stadtrat denn auch keinen Anlass, sich eingehender mit der Interessenlage der Beschwerdeführerinnen an sich auseinanderzusetzen, weshalb seine Entscheidung ohne weiteres als zureichend beurteilt werden kann, eine Gehörsverletzung folglich nicht zu ersehen ist.

Und zu guter Letzt noch ein Wort zur Frage der Zweckmässigkeit der streitbetroffenen Planung. In der Tat verhält es sich so, dass eine Planung, deren Realisierbarkeit bereits im Zeitpunkt ihres Beschlusses ernsthaft zu bezweifeln ist, nur schwer als zweck- respektive verhältnismässig (Teilaspekt der Eignung) beurteilt werden kann, wie es § 18 Abs. 2 PBG als Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit explizit vorsieht. Insofern geht der letzte Satz der vorinstanzlichen Erwägungen ["Es ist aber nicht Aufgabe der Planungsbehörde, dies zu prüfen, da sich ihr diese Frage im ... Planungsverfahren nicht stellt."] denn auch klar fehl. Allerdings kann sich der "objektive Drittbetrachter" vorliegend des Eindrucks nicht erwehren, dass eine künftige Einigung der Parteien (als Voraussetzung für die erforderliche Baubewilligung) nicht bloss nicht ausgeschlossen, sondern geradezu wahrscheinlich ist. So dürfte die bisherige Weigerungshaltung der Beschwerdeführerinnen vermutlich darauf abzielen, der Beschwerdegegnerin in künftigen Verhandlungen noch den einen oder andern Vorteil abzurufen, sei es auch nur, die offenbar für sie zurzeit unbefriedigende Parkierungssituation zu bereinigen.

2.7.4.6 Verletzung des Gleichbehandlungsgebots

a) Vorbringen der Parteien

Die Planung, der sie nicht zugestimmt hätten, verletze - so die Beschwerdeführerinnen - auch das Gleichbehandlungsgebot nach Art. 8 BV. Sie seien - nicht anders als die Beschwerdegegnerin - Grundeigentümerinnen im Gestaltungsplanperimeter. Indem die Vorinstanz der die Planung initiiierenden Beschwerdegegnerin eine privilegierte Stellung als "Bauherrin" einräume, verletze sie das Gleichbehandlungsgebot - oder führe eben doch ein unzulässiges privates Gestaltungsplanverfahren durch.

Die Beschwerdegegnerin hält entgegen, die Beschwerdeführerinnen hätten es versäumt, darzulegen, inwiefern sie in einer identischen oder zumindest vergleichbaren Situation wie sie selbst gestanden hätten und insofern zu Unrecht ungleich behandelt worden seien. Die Beschwerdeführerinnen hätten selbst keinen Gestaltungsplan initiiert und ebensowenig an der von ihr initiierten Planung teilgenommen. Im Übrigen sei ihre Zustimmung zu dieser nicht erforderlich.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Nachdem vorstehend (vgl. Ziff. 2.7.4.4 und 2.7.4.5) einlässlich dargelegt worden ist, dass und weshalb es der Zustimmung der Beschwerdeführerinnen nicht bedarf, dass die von der Beschwerdegegnerin initiierte Planung höchstens marginal unmittelbar in ihre Eigentumsrechte eingreift und dass an dieser sehr wohl ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht und sie sich auch als zweckmässig erweist, erübrigen sich weitergehende Ausführungen zur Rüge ungleicher Behandlung. Mit der Beschwerdegegnerin ist festzuhalten, dass Ungleiches ungleich behandelt wird. Den Beschwerdeführerinnen wäre es offengestanden - und wird es (bei allf. eigenen Bauabsichten) grundsätzlich auch künftig offenstehen - ihrerseits eine Planung respektive

Plananpassung anzustossen. Dazu kommt, dass dem Gebot der Gleichbehandlung im Planungsrecht nur abgeschwächte Bedeutung zukommt; das Rechtsgleichheitsgebot erschöpft sich hier im Wesentlichen im Willkürverbot (vgl. das bundesgerichtliche Urteil 1P.297/2002 vom 26. November 2002, E. 4.6 mit Verweis auf BGE 121 I 245). Soweit sich eine Planung - wie vorliegend - auf objektiv nachvollziehbare Kriterien stützt, kann von Willkür nicht die Rede sein.

2.7.4.7 Fehlende Interessenabwägung

a) Vorbringen der Parteien

Der Erlass eines Sondernutzungsplans erfordert laut Beschwerdeführerinnen eine umfassende Interessenabwägung. Dieser Verpflichtung sei die Vorinstanz nicht oder zumindest nur ungenügend nachgekommen. Ihren Ausführungen lasse sich jedenfalls nicht entnehmen, ob sie überhaupt eine Interessenabwägung vorgenommen habe. So etwa fänden sich nirgends Ausführungen zu einem möglichen öffentlichen Interesse an der Planung. Insofern seien die Beschwerdeführerinnen auch nicht in der Lage, dazu Stellung zu nehmen, was nur zur Aufhebung des Planbeschlusses führen können.

Die Beschwerdegegnerin macht geltend, der Beschluss der Vorinstanz basiere auch auf dem Mobilitätskonzept, dem UVB, dem Richtprojekt und insbesondere auf dem Raumplanungsbericht. All diese Dokumente seien öffentlich aufgelegt, und die vom Stadtrat beschlossene Planung sei das Ergebnis der darin vorgenommenen und dargelegten Interessenabwägung.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Im Ergebnis rügen die Beschwerdeführerinnen wiederum eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör (bzw. eine ungenügende Begründung des angefochtenen Beschlusses). Damit kann abschliessend auf die diesbezüglichen Erwägungen unter Ziff. 2.7.4.5 lit. b verwiesen werden.

2.7.4.8 Umweltverträglichkeitsprüfung / Verfahren

a) Vorbringen der Beschwerdeführerinnen

Laut Beschwerdeführerinnen ist die Umweltverträglichkeit (abschliessend) im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens zu prüfen, sei die Rechtmässigkeit des Gestaltungsplans doch im Licht der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu beurteilen. So habe der Gestaltungsplan sicherzustellen, dass die projektierten Anlagen in umweltverträglicher Form errichtet würden. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit und die Anordnung der zu ihrer Gewährleistung erforderlichen Massnahmen dürften deshalb nicht (teilweise) ins nachgeordnete Baubewilligungsverfahren verschoben werden.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Ausser Frage steht, dass die projektierte (und Gegenstand der Nutzungsplanung bildende) Anlage der UVP unterliegt und dass das Gestaltungsplanverfahren das Leitverfahren ist (vgl. § 46 Abs. 1 lit. b i.V.m. § 134 Abs. 2 und 3 lit. b PBG). Da der Gestaltungsplan vorliegend ein *kommunaler* ist, ist zum einen der Gemeinderat "zuständige Behörde" im Sinne von Art. 5 Abs. 1 UVPV; allerdings nicht allein (abschliessend), sondern zusammen mit dem Regierungsrat. So, weil der kommunale Nutzungsplan zu seiner Rechtswirksamkeit der regierungsrätlichen Genehmigung bedarf (vgl. §§ 18 und 21 PBG, je Abs. 1). Solange diese Genehmigung noch aussteht, kommt dem Plan - abgesehen von jener nach § 15 Abs. 2 PBG (Sperr- bzw. negative Vorwirkung) - keine Rechtswirkung zu. In dieser Zweistufigkeit liegt denn auch ein wesentlicher Unterschied der kommunalen Nutzungsplanung zur kantonalen (nach §§ 68 ff. PBG). Zwar spricht § 69 lit. d PBG

ebenfalls von der "Genehmigung des Planes" durch den Regierungsrat. Exakt betrachtet handelt es sich dabei jedoch um den regierungsrätlichen Planbeschluss, geht ihm doch kein solcher des BJD voraus. Das Departement stellt dem Regierungsrat lediglich Antrag.

Damit verhält es sich wie folgt: Zuständige Behörde im Sinne von Art. 5 Abs. 1 UVPV sind im Verfahren der kommunalen Nutzungsplanung (Gestaltungsplanung) der Gemeinde- und der Regierungsrat gemeinsam.

Diese Erkenntnis relativiert denn auch die (sinngemäss erhobene) Rüge der Beschwerdeführerinnen, der Stadtrat sei seiner Pflicht zur Vornahme der UVP nicht nachgekommen. Dass die definitive Beurteilung durch die Umweltfachstelle und deren rechtliche Würdigung durch den Regierungsrat bis anhin noch ausstanden, liegt vielmehr in der Zweistufigkeit des massgeblichen Leitverfahrens. Die beiden Ausstände bilden Gegenstand des vorliegenden Verfahrens vor dem Regierungsrat.

Die erörterte Rollenverteilung (gemeinsame Zuständigkeit von Gemeinde- und Regierungsrat) und der dargelegte Verfahrensablauf [vgl. dazu auch Anhang V der Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung (VKK; BGS 711.15)] erweisen sich im Übrigen auch als adäquat. Eine auf den Gemeinderat als kommunale Planungsbehörde beschränkte Kompetenz in erster Instanz würde die Möglichkeiten dieser Behörde, die in der Regel nicht auf eine zureichend dotierte professionelle Verwaltung (sprich: Fachexperten) zurückgreifen kann, nicht selten überfordern. Dies mit der Folge, dass kommunale Planungen in komplexen Angelegenheiten regelmässig wegen erkannter Fehler oder Lücken zurückzuweisen wären. In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass die Gemeinden keine Umweltschutzfachstellen im Sinne von Art. 12 Abs. 1 UVPV zu betreiben haben, weshalb bei UVP-pflichtigen Vorhaben eine Zusammenarbeit mit der kantonalen Verwaltung ohnehin unumgänglich ist.

Mit dem Vorliegen des definitiven Beurteilungsberichts des AfU vom 30. Mai 2018 [vgl. dazu oben Ziff. 2.2.2, Dispositivziffer 4.2 und den Beilage zum vorliegenden Beschluss bildenden Bericht selbst (siehe daselbst insb. Ziff. 3.2, am Ende)] und den nachfolgenden Erwägungen unter Ziffer 2.7.4.9 ist auch die Frage geklärt, was gilt und was im Rahmen des nachlaufenden Baubewilligungsverfahrens noch zu tun - "zu optimieren" - ist. Eine unzulässige Verlagerung ist nicht zu erkennen.

2.7.4.9 Umweltverträglichkeitsprüfung / Inhalt

a) Ausführungen der Parteien

Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, verschiedene Annahmen, auf welche sich der Umweltverträglichkeitsbericht stütze, seien - wie bereits in der Einsprache dargelegt - unzutreffend. Damit verlören die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung jegliche Aussagekraft. Die wichtigsten Kritikpunkte seien die folgenden:

- Die Annahme, der projektinduzierte Mehrverkehr betrage (gegenüber dem Ist-Zustand) höchstens 10 %, sei objektiv nicht verifizierbares "Wunschdenken".
- Der Parkplatzbedarf der Konferenzräume der Arte Konferenzzentrum AG werde anhand der Bruttogeschossfläche (BGF) berechnet (ein Besucher pro 4 m² Saalfläche). Allerdings betrage die diesbezügliche BGF 2'699 m² und nicht - wie im Mobilitätskonzept angenommenen - 1'882 m². Bereits deshalb resultierten 80,9 Parkplätze statt bloss deren 56,4. Hinzu komme der viel zu tiefe Faktor von 0,12 Parkplätzen pro Stuhl (verglichen mit dem Faktor 0,4 bei der Fachhochschule bzw. der Erwachsenenbildung), obschon auch die Arte Konferenzzentrum AG in gleicher Weise Aus- und Weiterbildungen anbiete.
- Gemäss UVB [meint konkret: Tabelle 4-1] würden heute total 155 Parkplätze auf sog. Nicht-Verkaufsnutzungen (Büro DL / FHNW / Pallas; Beschäftigte und Besucher) entfallen. Tatsächlich aber würden heute 113 Parkplätze allein durch die Beschwerdeführerinnen (Hotel und

Klinik) genutzt und auch benötigt. [Merke: gemäss Einsprache vom 23. Dezember 2016, Ziff. 6.3.3 lit. a, sind diese 113 Parkplätze allesamt gemietet.] Damit würden allen übrigen Nicht-Verkaufsnutzungen lediglich noch 42 Abstellplätze zur Verfügung stehen, und davon lediglich 20 für Besucher. Ferner sei nicht nachvollziehbar, wie [Stand 2015] lediglich 30 Besucherfahrten pro Tag für sämtliche Nicht-Verkaufsnutzungen angenommen werden könnten (vgl. Raumplanungsbericht, Tabelle 2). Dies vor dem Hintergrund, dass die Pallas-Kliniken in Olten jährlich mehr als 150'000 Patienten versorgen und das Hotel Arte jährlich "...mehrere hunderttausend Hotel-, Seminar- und Restaurantbesucher ..." begrüssen würden.

- Gestützt auf diese Annahmen werde die durchschnittliche (werk-)tägliche Fahrtenzahl im Ist-Zustand (2015) auf 5'600 abgeschätzt, wobei 5'210 Bewegungen auf die Verkaufsnutzungen (Kunden und Personal) entfallen sollen. Bereits die von den Nutzungen der Beschwerdeführerinnen generierten Fahrten zeigten indessen auf, dass diese Annahme [meint: verbleibende 390 Fahrten für alle Nicht-Verkaufsnutzungen) unmöglich zutreffen könne, kämen zum Hotel und zur Klinik doch noch ausgedehnte Räumlichkeiten der Fachhochschule, diverse Arztpraxen und ein grösseres Architektur- und Planungsbüro hinzu. [Anmerkung: In der Einsprache vom 23. Dezember 2016, Ziff. 6.3.4, ist dazu zu lesen: "Auch hier ist die Vermutung, dass die Fahrtenzahlen der Nicht-Verkaufsnutzungen so tief angesetzt wurden, um für die Verkaufsnutzungen die gewünschten Besucher- und Parkplatzzahlen berechnen zu können und so eine positive Beurteilung der Umweltverträglichkeit zu erreichen, nicht von der Hand zu weisen."]
- Das Mobilitätskonzept (vgl. a.a.O., S. 9) unterschätze den Besucherverkehr [hier verstanden als den von Besuchern im eigentlichen Sinn und von Patienten verursachten Verkehr] der Pallas-Klinik vollends. Dies in der Annahme, eine Tagesklinik generiere bloss in vernachlässigbarem Umfang solchen Verkehr. Entsprechend werde denn auch der Bedarf an Abstellplätzen (für Patienten und Besucher) allein aus der (geringen) Zahl an Betten hergeleitet und mit gerade mal 7 Stück beziffert (vgl. a.a.O., S. 38). Damit würden 98 % der Patienten bei der Beurteilung des Parkplatzbedarfs und der generierten Fahrten gar nicht berücksichtigt (will heissen: Anteil der stationär behandelten Patienten betrage bloss 2 %). Die Klinik würde indessen jährlich 150'000 Patienten betreuen.
- Fazit: Die getroffenen Annahmen (Zahlen) zum projektinduzierten Verkehr (Ist-Zustand und Mehrverkehr) seien zu tief, weshalb der UVB die Umweltverträglichkeit des Vorhabens (Teilaspekte Luft und Lärm) nicht zu belegen vermöge.

Die Vorinstanz habe sich mit dieser bereits in der Einsprache vorgebrachten Kritik am UVB nicht auseinandergesetzt und damit ihren Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt. Die angefochtenen Beschlüsse seien folglich aufzuheben.

Dass die Zahlen, auf welche sich der UVB stütze, nicht stimmen könnten, sei offensichtlich. Es obliege aber nicht den Beschwerdeführerinnen, ihrerseits die korrekten Zahlen beizubringen; es genüge, dass sie die fehlende Plausibilität der getroffenen Annahmen substantiiert darlegten.

Gestützt auf den Untersuchungsgrundsatz würden die "... Beschwerdeführerinnen [ausdrücklich] beantragen ..., dass ein Bericht der kantonalen Fachstelle, eventualiter ein Gutachten zu der von ihnen geäusserten Kritik an den Annahmen betreffend Verkehr ... [im] UVB ..." eingeholt werde.

Die Beschwerdegegnerin bestreitet, dass im UVB getroffene Annahmen teils nicht zutreffen sollen. Auch der mit 10 % veranschlagte Mehrverkehr sei korrekt hergeleitet. Die Rekurrentinnen vermöchten den im Bericht verwendeten Zahlen bzw. getroffenen Annahmen jedenfalls nichts Substantielles entgegenzuhalten. Prüfwert - wenn auch nicht im vorliegenden Verfahren - wäre vielmehr die Frage, ob denn die Beschwerdeführerinnen die für ihre Nutzungen nötige Zahl an Abstellplätzen rechtsgenügend - d. h. dinglich - nachzuweisen vermöchten.

Die Zahlen des Ist-Zustandes - insb. die durchschnittlich 5'600 Fahrten pro (Werk-)Tag [Stand 2015] - seien nicht aus der Luft gegriffen, sondern basierten - wie im Raumplanungsbericht (S. 27 f.) und im UVB (S. 17 f.) dargelegt - u.a. auf der Auswertung der Daten der Schrankenanlagen der bestehenden beiden Tiefgaragen und des Parkplatzes "Freizeitland", ferner auf einer im Jahr 2015 im Quartier durchgeführten Verkehrserhebung. Gleichzeitig sei das künftige Verkehrsaufkommen angesichts der Vorgaben des städtischen Mobilitätsplans zu plafonieren gewesen. Die in den SBV neu auf durchschnittlich maximal 6'100 pro Werktag festgelegte Fahrtenzahl und die im Planperimeter neu maximal 685 zulässigen Parkplätze seien somit nicht ausschliesslich nachfragebasiert, sondern stellten vielmehr auch Massnahmen der Plafonierung des MIV dar.

Der gestellte Beweisantrag schliesslich erweise sich angesichts der Prüfung des UVB bzw. der Umweltverträglichkeit durch die kantonale Fachstelle (Amt für Umwelt) als überflüssig.

Die Vorinstanz beurteilt die Rügen der Beschwerdeführerinnen als unbelegte Behauptungen.

Die (replizierenden) Rekurrentinnen wiederum erkennen in der Vernehmlassung der Vorinstanz deren anhaltende Weigerung, sich inhaltlich mit ihren Vorbringen auseinanderzusetzen. Die Vorinstanz komme damit ihrer Untersuchungspflicht nicht nach und verletze den Anspruch der Beschwerdeführerinnen auf rechtliches Gehör.

Zuhanden der Beschwerdegegnerin halten die Rekurrentinnen u.a. fest, sie bezweifelten nicht das mit 5'600 veranschlagte Total der täglichen Fahrten (werktäglicher Durchschnitt), sondern den viel zu tief bemessenen Anteil des von ihren Nutzungen (Klinik und Hotel) erzeugten Verkehrs daran. Im Übrigen werde das Entfallen heutiger Parkplätze ausserhalb des Planperimeters durch den Gestaltungsplan nicht rechtsverbindlich geregelt.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Zutreffend ist, dass sich die Vorinstanz im angefochtenen Beschluss mit den von den Beschwerdeführerinnen bereits in ihrer Einsprache vom 23. Dezember 2016 (vgl. a.a.O., Ziff. 6.3.3 - 6.3.5) vorgetragenen (detaillierten) Rügen betreffend (mangelnder) Plausibilität der Zahlen und Annahmen des UVB zum projektinduzierten Verkehrsaufkommen (Zustand 2015 und Zustand nach Realisierung des verfahrensgegenständlichen Projekts Sälipark 2020) nicht hinreichend auseinandergesetzt hat. Zwar werden die genannten Rügen unter den Randziffern 12 und 35 des Einspracheentscheids (in geraffter Form) korrekt wiedergegeben. Deren Beurteilung hingegen erschöpft sich in gerade mal zwei Sätzen unter Randziffer 36, lautend wie folgt: "Die Einsprecherin[nen] lege[n] ihrer Argumentation Zahlen zu Grunde, welche nicht offiziell vorliegen oder erhoben wurden. Dem[gegenüber] ... basieren die Berechnungen des UVB auf Erhebungen der Schranken (S. 17f), welche sowohl objektiv als auch jederzeit nachvollziehbar und als Berechnungsgrundlage bestens geeignet sind." Dass diese Begründung den Minimalanforderungen, wie sie vom Bundesgericht definiert worden sind (vgl. dazu den bereits früher zitierten Entscheid BGE 112 Ia 107, Erw. 4b) nicht genügt, liegt auf der Hand. Insofern wurde der Anspruch der Beschwerdeführerinnen auf rechtliches Gehör tatsächlich verletzt. Allerdings kann diese Verletzung im vorliegenden Verfahren geheilt werden, führt also nicht zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids. So kommt dem Regierungsrat in Rechtsfragen (hier: Einhaltung der umweltrechtlichen Vorgaben) volle Kognition zu, und er wird sich nachfolgend zu den in der Beschwerde wiederholten Rügen - soweit erforderlich - äussern.

In der Sache selbst ist vorerst festzustellen, dass die Beschwerdeführerinnen von ihrer anfänglichen Rüge, die mit 5'600 (Ist-Zustand 2015) veranschlagte Fahrtenzahl (werktäglicher Durchschnitt) sei zu tief bemessen, in ihrer Replik Abstand nimmt, "nur noch" deren Zusammensetzung (Mix) - insb. den eigenen Anteil daran - in Frage stellt. Dies ist insofern von Bedeutung, als dadurch auch die für die Zukunft abgeschätzte Fahrtenzahl von 6'100, was die Plausibilität betrifft, in ein anderes Licht gerückt wird: Sie erweist sich nicht als realitätsfremd.

Wichtig ist nun, dass es sich bei der künftigen Fahrtenzahl von 6'100 (werktäglicher Durchschnitt) nicht bloss um eine Abschätzung - zum Zwecke der Prüfung der Umweltverträglichkeit (insb. Lärm und Luft) - handelt, sondern dass diese Zahl, da in den Sonderbauvorschriften (§ 11 Abs. 6) rechtsverbindlich fixiert, das künftig zulässige Maximum an MIV festlegt. Darin liegt das von der Beschwerdegegnerin angesprochene plafonierende Moment, wobei sich die damit einhergehende Limitierung auch der zulässigen Zahl an Abstellplätzen (auf 685) (vgl. § 11 Abs. 4 SBV) ohne Not auf § 147 PBG abstützen lässt.

Bei dieser Ausgangslage war und ist "nur" zu prüfen, ob sich 6'100 werktägliche Fahrten im Jahresmittel als umweltverträglich erweisen, und zu diesem Schluss ist das Amt für Umwelt in seinem Beurteilungsbericht vom 30. Mai 2018 gelangt. Der Regierungsrat wiederum hat keinen Anlass, diesen Befund in Frage zu stellen.

Damit steht auch fest, dass es keinen Anlass gibt, dem von den Beschwerdeführerinnen gestellten Beweisantrag - soweit er durch das zwischenzeitliche Vorliegen des Beurteilungsberichts des AfU nicht bereits erfüllt ist - Folge zu geben.

Dass aus der Sicht der Beschwerdeführerinnen nicht nur die maximal zulässige Fahrtenzahl und die insgesamt zulässige Zahl an Abstellplätzen von Interesse sind, sondern auch - bzw. in erster Linie - ihr jeweiliges "Kontingent" daran, ist auf den ersten Blick verständlich. Indessen verhält es sich hier nicht anders als bereits früher (vgl. Ziff. 2.7.4.5 lit. b) festgestellt: Ohne Zustimmung der Beschwerdeführerinnen im nachlaufenden Baubewilligungsverfahren wird das Projekt - und hier im Speziellen die neue Parkierungslösung mit drei untereinander verbundenen Einstellhallen - nicht realisierbar sein. M.a.W. kann sich ihre gegenwärtige - ohnehin bereits labile (offenbar grossmehrheitlich bloss gemietete Plätze) - Parkierungssituation gegen ihren Willen nicht verschlechtern. Insofern besteht auch kein Anlass zu einer eingehenderen Auseinandersetzung mit den angesprochenen Zuteilungen ("Kontingenten").

Von zentraler Bedeutung ist hingegen das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen, dass das künftige Entfallen aktuell genutzter Parkplätze ausserhalb des Planperimeters - anders als die max. zulässige Fahrtenzahl und die max. zulässige Zahl an Abstellplätzen innerhalb des Planperimeters - durch den Gestaltungsplan respektive seine Sonderbauvorschriften nicht rechtsverbindlich geregelt, d. h. gesichert sei. Das Mobilitätskonzept (vgl. S. 18 unten), der Raumplanungsbericht (siehe S. 45 unten sowie Anhang 3) wie auch der UVB (vgl. S. 19) halten wörtlich übereinstimmend fest: "Die städtebaulich unattraktiven Aussenparkplätze werden aufgehoben." Dabei kann kein Zweifel daran bestehen, dass es sich hierbei nicht bloss um eine Absichtserklärung "gestalterischer Natur" handelt, es vielmehr darum geht, dass den Nutzungen innerhalb des Planareals insgesamt nicht mehr als die veranschlagten 685 Parkplätze (Kapazität der angedachten dreiteiligen Einstellhalle) zur Verfügung stehen sollen. § 11 Abs. 4 SBV hält in seiner aktuellen Fassung diesbezüglich aber bloss fest, dass "im gesamten Gestaltungsplanperimeter ... maximal 685 Autoabstellplätze zulässig" sind. Damit wäre es grundsätzlich möglich, die bestehenden (oberirdischen) Parkplätze ausserhalb des Planperimeters bestehen zu lassen und weiterhin zu nutzen oder gar andere/weitere - sei es ober- oder unterirdische - planexterne Abstellplätze für planinterne Nutzungen "zu generieren" (Erstellung, Miete etc.). Während die Unterbindung des letzteren (Schaffung neuer externer Abstellplätze) - weil in noch interessanter Distanz zum Planareal ohnehin nicht einfach zu bewerkstelligen (allgemeine Raumknappheit im dicht überbauten städtischen Gebiet) und im Einzelfall auch nur schwer zu kontrollieren/sanktionieren (Bsp: Miete von externen Abstellplätzen durch im Planareal Beschäftigte) - nicht im Zentrum des Interesses steht, soll jedoch gesichert werden, dass die in der Abbildung in Anhang 3 des Raumplanungsberichts dargestellten Aussenparkplätze Nrn. 4 und 5, beide gelegen auf GB Olten Nr. 5983 im Eigentum der Beschwerdegegnerin, spätestens im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der auf 685 Plätze erweiterten Einstellhalle definitiv entfallen. [Merke: Der in der erwähnten Abbildung weiter dargestellte Parkplatz Nr. 6 (auf GB Olten Nr. 5439, ebenfalls im Eigentum der Beschwerdegegnerin stehend) befindet sich bei genauer Betrachtung innerhalb des Planperimeters. Er wird deshalb von § 11 Abs. 4 SBV in der aktuellen Formulierung bereits erfasst.]

Da Sonderbauvorschriften nicht über den Planperimeter hinaus Wirkung entfalten können [konkret: nicht die Aufhebung bestehender Parkplätze ausserhalb des Planperimeters gebieten können], ist die vom Regierungsrat gestützt auf § 18 Abs. 3 PBG vorzunehmende Ergänzung von § 11 Abs. 4 Alinea 2 SBV wie folgt zu formulieren: "Im gesamten Gestaltungsplanperimeter sind maximal 685 Autoabstellplätze zulässig. *Auf diese Zahl werden bis zu ihrer definitiven Aufhebung auch die heute 154 bestehenden Abstellplätze ausserhalb des Perimeters auf den Parkplätzen Nrn. 4 und 5 (gemäss Darstellung im Raumplanungsbericht vom 21. Oktober 2016, Tabelle 3) auf der Parzelle Nr. 5983 angerechnet; ebenso allenfalls auf dieser Parzelle künftig andernorts erstellte (ober- oder unterirdische) Abstellplätze.*"

Die Beschwerde ist im entsprechenden Umfang gutzuheissen.

2.7.4.10 Grundeigentümergebindlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung / Konkrete Umsetzung

a) Ausführungen der Parteien

Die Beschwerdeführerinnen rügen weiter, sie stellten nicht nur die Umweltverträglichkeit des dem Gestaltungsplan zugrunde liegenden Projekts an sich in Frage. Vielmehr wären - sollte das Vorhaben wider Erwarten als umweltverträglich befunden werden - die diesbezüglichen Prämissen durch Plan und Sonderbauvorschriften gar nicht rechtsgenügend fixiert. Es fehlten verschiedene grundeigentümergebindliche Festlegungen, die nicht ins nachlaufende Baubewilligungsverfahren verschoben werden dürften. Dazu gehörten:

- die fehlende Beschränkung der Autoabstellplätze auf 685 (§ 11 Abs. 4 SBV): Heute bestünden ausserhalb des Planperimeters 177 [recte: 154] Parkplätze. Deren Aufhebung könne mit dem Gestaltungsplan nicht geregelt werden.
- die fehlende Verbindlichkeit (Zwang) zum autofreien Wohnen: Das autofreie Wohnen werde durch § 11 Abs. 5 SBV bloss "erlaubt", nicht geboten. Das Projekt basiere aber auf der Prämisse, dass für die vorgesehene Wohnnutzung keine Parkierungsmöglichkeiten geschaffen würden.
- die untaugliche Regelung zur Gewährleistung der maximal zulässigen Fahrtenzahl (§ 11 Abs. 6 SBV): Die maximal zulässige Fahrtenzahl (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr im Jahresmittel) werde von den SBV auf 6'100 festgelegt. Dabei habe "die Grundeigentümerin" den Nachweis der Einhaltung des Limits zu erbringen bzw. Massnahmen zu treffen, falls das Maximum überschritten werde. Das Areal im Planperimeter stehe aber im Eigentum mehrerer Eigentümerinnen, weshalb sie *alle* gezwungen wären, beim Nachweis bzw. bei der Regelung des Überschreitungsfallles mitzuwirken. Die mehreren - untereinander vertraglich nicht verbundenen - Eigentümerinnen wären m.a.W. gezwungen, eine vertragliche Regelung zu treffen, um den Vorgaben der SVB gerecht werden zu können. Dies (Kontrahierungszwang) widerspreche der Vertragsfreiheit. Ferner wäre - aus öffentlich-rechtlicher Sicht - auch der Vollzug bei Verstössen gegen § 11 Abs. 6 SBV äusserst fraglich, sei die Einhaltung der Vorgaben bei mehreren Grundeigentümerinnen mit unterschiedlichen Interessenlagen doch kaum durchsetzbar. Die ganze Problematik zeige einmal mehr auf, weshalb die Planung ohne Zustimmung der Beschwerdeführerinnen nicht hätte erlassen werden dürfen.
- die ungenügende bzw. nicht gesicherte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (§ 13 SBV): Gemäss kant. Richtplan (Beschluss SW-5.2.4 lit. d) müssten publikumsintensive Anlagen wie der Sälipark mit dem öffentlichen Verkehr regelmässig in der Güteklasse B erschlossen sein. Derweil führe das Mobilitätskonzept (auf S. 25) aus nicht nachvollziehbaren Gründen aus, es werde vom Richtplan bloss Güteklasse C gefordert. Darin liege ein Verstoß gegen den Richtplan. Sodann lasse § 13 SBV [lautend: "Das Areal ist zu Ladenöffnungszeiten in einem Viertelstundentakt mit dem Bus zu erschliessen."] u.a. offen, mit *welchen* Linien das Areal im Viertelstundentakt zu bedienen sei, und vor allem auch, *wer* diese Erschliessung zu gewährleisten (sprich: finanzieren) habe. Das Mobilitätskonzept (vgl. a.a.O.) verweise die Regelung

dieser Fragen schlicht in einen "... separaten privatrechtlichen Vertrag mit den 'beteiligten Akteuren'." Es könne nun aber - abgesehen von der fehlenden Verbindlichkeit (Durchsetzbarkeit) dieser Regelung - kaum die Meinung sein, dass sich die Beschwerdeführerinnen, die heute über eine zureichende Erschliessung mit dem öff. Verkehr verfügten, an den Kosten einer künftigen Angebotserweiterung, wie sie das Projekt der Beschwerdegegnerin erfordere, zu beteiligen hätten.

Etliche Vollzugsfragen seien folglich ungelöst, was die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid unberücksichtigt gelassen habe. Soweit sie auf das nachlaufende Baubewilligungsverfahren verweise [vgl. diesbezüglich Randziffern 42 f. des Einspracheentscheids], werde die Umweltverträglichkeitsprüfung unzulässigerweise in dieses verschoben.

Die Planung widerspreche folglich Art. 8 USG. Sie regle die Prämissen, die zur positiven Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Projekts führten, nicht in rechtsgenügender und grundeigentümerverbindlicher Weise – sei lückenhaft. Gestützt auf die Planung (insb. die SBV), wie sie aufgelegt sei, wären auch *nicht* umweltverträgliche Bauvorhaben bewilligungsfähig, zumal den zugehörigen Berichten (UVB, Mobilitätskonzept und Raumplanungsbericht) nur erläuternde Funktion zukomme, diese höchstens als Auslegungshilfen beigezogen werden könnten.

Die Beschwerdegegnerin verweist auf den UVB, welcher der Planung die Umweltverträglichkeit attestiere. Dabei würden die vom Bericht als Voraussetzungen für den positiven Befund definierten Vorgaben (insb: limitierte Parkplatz- und Fahrtenzahl, Bewirtschaftungspflicht, Viertelstundentakt für den Bus) in den SBV verbindlich geregelt. Dass alle bestehenden Aussenparkplätze aufzuheben seien (auch jene ausserhalb des Planperimeters), ergebe sich aus dem Raumplanungsbericht und dem UVB und werde von der Stadt Olten in einem nachlaufenden verkehrsrechtlichen Verfahren zu verfügen sein. Abstellplätze für die Wohnnutzung stünden auf dem Areal a priori nicht zur Verfügung. Die Verpflichtungen schliesslich, die den Grundeigentümerinnen - und damit auch den Beschwerdeführerinnen - aus § 11 Abs. 6 SBV erwachsen könnten, setzten sinnigerweise voraus, dass von den von der Planung eröffneten Möglichkeiten zuvor überhaupt Gebrauch gemacht worden sei. Was letztlich die erforderliche öV-Güte betreffe, werde eine falsche Richtplanstelle zitiert, ferner werde § 14 SBV (betr. Bedeutung des Mobilitätskonzepts) einfach ausgeblendet.

Die Vorinstanz hält schlicht entgegen, die Voraussetzungen zur Gewährleistung der Umweltverträglichkeit seien "klar erfüllt", was die Beschwerdeführerinnen in ihrer Replik - für die Ebene Nutzungsplanung - nochmals verneinen.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Was den Umgang mit den heute bestehenden Aussenparkplätzen ausserhalb des Planperimeters betrifft, kann auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2.7.4.9 lit. b (am Ende) verwiesen werden. Die Rüge der Beschwerdeführerinnen ist demnach berechtigt.

Der Befund der Umweltverträglichkeit beruht u.a. auf den Prämissen, dass der Gesamtheit der Nutzungen innerhalb des Perimeters "nur" 685 Parkplätze und 6'100 Fahrten pro Werktag (im Jahresmittel) zur Verfügung stehen. Um das Unterlaufen dieser Limiten zu unterbinden, sind im Falle der Realisierung des Projekts alle heute bestehenden, dem Sälipark zuzuordnenden Aussenparkplätze (heisst: die Parkplätze Nrn. 3 - 6 gemäss Anhang 3 zum Raumplanungsbericht) aufzuheben. Wenn § 11 Abs. 5 SBV autofreies Wohnen nun als "erlaubt" - nicht aber als geboten - erklärt, ist das dahingehend zu verstehen, dass für die im Planperimeter vorgesehene Wohnnutzung kein Parkplatznachweis zu erbringen war und fürderhin ist. Sollten nun einzelne der vorgesehenen 685 Hallenplätze dereinst dennoch Mieter(inne)n von Wohnungen vorbehalten werden, würde dies einfach zulasten des Kontingents (von 685) gehen, d. h. es würden diese Plätze andern Nutzungen fehlen. M.a.W. würde sich an der Beschränkung der Platz- und Fahr-

tenzahl nichts ändern. Die Zahl der Bewohner/-innen schliesslich, die - statt auf ein eigenes Motorfahrzeug zu verzichten oder, falls denn überhaupt erhältlich, einen Hallenplatz zu nutzen - in weiterer Entfernung zum Planareal um einen Abstellplatz bemüht sein könnten, darf ohne Not als umweltrechtlich vernachlässigbar beurteilt werden.

Nicht ganz unberechtigt erscheint auf den ersten Blick die Befürchtung der Beschwerdeführerinnen, beim gegebenen Wortlaut von § 11 Abs. 6 SBV könnten plötzlich auch sie selbst in der Pflicht stehen, den Fahrtennachweis zu erbringen bzw. - bei einer Überschreitung des Fahrtenlimits - Massnahmen zu ergreifen bzw. wenigstens mitzutragen. Allein es kann hier einmal mehr darauf hingewiesen werden, dass dieser Fall ohne ihre Zustimmung im Baubewilligungsverfahren gar nicht eintreten kann. Die Geltung des Fahrtenlimits setzt nämlich zweifellos voraus, dass das Projekt (und davon insb. die erweiterte Einstellhalle) überhaupt realisiert wird, und eben dies ist ohne ihre Einwilligung ausgeschlossen (vgl. dazu vorstehend Ziff. 2.7.4.5 lit. b). Ein Kontrahierungszwang oder dgl. ergibt sich aus § 11 Abs. 6 SBV folglich nicht.

Wie die Beschwerdegegnerin zutreffend vermerkt, fordert der totalrevidierte kantonale Richtplan für publikumsintensive Anlagen nicht die Güteklasse B, sondern "mindestens Güteklasse C" (vgl. a.a.O., Beschluss S-3.3.5 lit. d), und diese Voraussetzung ist erfüllt (vgl. dazu oben Ziff. 2.2.2 und 2.7.2.5 lit. b). Und soweit die Beschwerdeführerinnen wiederum befürchten, sich dereinst mit Kosten für den Ausbau des öV-Angebots konfrontiert zu sehen, gilt wiederum das unmittelbar vorstehend zum Fahrtenlimit Gesagte.

Die Umweltverträglichkeit des dem Gestaltungsplan zugrunde liegenden Projekts bemisst sich in zentraler Weise an den Kriterien Luft und Lärm - und hier wiederum am generierten motorisierten Individualverkehr. Diesbezüglich sind die Vorgaben (max. Zahl an Abstellplätzen, Bewirtschaftungspflicht und Fahrtenlimit) durch die Sonderbauvorschriften aber klar definiert. Eine Verletzung von Art. 8 USG ist demnach nicht zu ersehen, zumal offen bleibt, inwiefern die Planung auch nicht umweltverträgliche Bauvorhaben ermöglichen können sollte. Vielmehr ist in diesem Zusammenhang nochmals auf die Erwägungen unter Ziff. 2.2.2 und Dispositivziffer 4.2 zu verweisen, wonach sämtliche im Umweltverträglichkeitsbericht vom 21. Oktober 2016 aufgeführten Massnahmen zum Schutze der Umwelt verbindlich und umzusetzen sind.

2.7.4.11 Etappierung

a) Ausführungen der Parteien

Die Beschwerdeführerinnen rügen, § 21 SBV ermögliche es, die Realisierung des plangegenständlichen Projekts frei zu etappieren, ohne dass der Plan, die SBV oder auch nur die orientierungshalber aufgelegenen Berichte diesen Fall näher behandeln würden. Damit bleibe völlig unklar, was - wie von § 21 SBV gefordert - eine "überzeugende Lösung" darstelle. Die vollkommen offene Formulierung öffne der Beschwerdegegnerin bei der Realisierung ihres Projekts Tür und Tor. Mindestens die Errichtung der unterirdischen Parkierung, grundlegender Bestandteil der Planung, müsse aber zwingend Bestandteil der ersten Etappe sein. Ferner müsse stets sichergestellt sein, dass die Vorgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung tatsächlich eingehalten seien. Folglich könne § 21 SBV in der vorliegenden Form nicht genehmigt werden.

Die Beschwerdegegnerin entgegnet, nach § 21 SBV sei "die Etappierung der Bauten" frei. Zu den Bauten gehöre aber auch die Parkierung, womit auch diese dem Kriterium der "überzeugenden Lösung" unterliege. Eine solche Lösung setze selbstredend voraus, dass die Parkierung weder dem Plan noch den SBV widerspreche und der vollständigen Realisierung des plangegenständlichen Projekts nicht entgegenstehe, diese nicht "...negativ präjudiziere."

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Dass die Beschwerdeführerinnen ob deren in der Tat offenen Formulierung ["Die Etappierung der Bauten ist frei."] die Befürchtung hegen, es könnten durch § 21 SBV die Ziele des Gestaltungsplans gefährdet werden, erscheint nicht völlig unberechtigt. Entscheidende Bedeutung kommt deshalb - und hier ist die Beschwerdegegnerin beim Wort zu nehmen - dem (einschränkenden) zweiten Satz der Bestimmung ["Jede Etappe muss für sich allein ... eine überzeugende Lösung darstellen."] zu. Das Kriterium der "überzeugenden Lösung" - ein unbestimmter Rechtsbegriff - bildet Dreh- und Angelpunkt; seiner Auslegung im konkreten Anwendungsfall kommt zentrale Bedeutung zu.

Bei der Auslegung und Anwendung von § 21 SBV ist stets Folgendes zu beachten: Gestaltungspläne verpflichten zwar in aller Regel nicht zu ihrer Umsetzung. Soll jedoch gebaut werden, ist plankonform zu bauen. Dabei bildet die - gesetzlich nicht weiter geregelte - etappierte Realisierung in der Praxis keine Seltenheit. Dabei (heisst: im Baubewilligungsverfahren) ist aber immer § 44 Abs. 1 PBG zu beachten, wonach "... Gestaltungspläne ... eine architektonisch und hygienisch gute, der baulichen und landschaftlichen Umgebung angepasste Überbauung, Gestaltung und Erschliessung zusammenhängender Flächen ..." bezwecken und "... insbesondere vor schädlichen Einwirkungen zu schützen" haben. Vorliegend kommt hinzu, dass es sich nicht um "irgendeinen" Gestaltungsplan handelt, sondern um eine Planung, die ein unter Richtplanvorbehalt stehendes Projekt - eine publikumsintensive Anlage - ermöglichen soll. Ferner wird das plangegenständliche Vorhaben - wie bereits wiederholt dargelegt - als Pilot zum städtischen Mobilitätsplan verstanden, der u.a. darauf abzielt, den Verkehr in der Stadt Olten nachhaltig stadtverträglich zu organisieren, um dadurch die angestrebte Stadtentwicklung zu ermöglichen und unterstützen (vgl. dazu oben Ziff. 2.7.3.3 lit. b). Zu guter Letzt wird in § 1 Abs. 2 SBV als Ziel des Gestaltungsplans u.a. "eine nachhaltige Lösung für die Verkehrserschliessung ..." genannt.

Vor diesem Hintergrund darf der durch § 21 SBV eröffnete "Freiraum" nicht überschätzt werden, vor allem soweit es um die Organisation der Parkierung geht. Ohne der Baubehörde vorzugreifen zu wollen, schiene es doch etwa kaum angängig, den auf der Parzelle Nr. 5984 vorgesehenen neuen Hauptbau (ganz oder teilweise) zu bewilligen, ohne gleichzeitig die plangemässe Erweiterung der Einstellhalle zu fordern. Jedenfalls werden derartige Fragen von der Baubehörde gegebenenfalls zu beurteilen sein, und ihr Entscheid wird der Beschwerde ans BJD unterliegen.

Insofern besteht kein Anlass, § 21 SBV - so wie in der öffentlich aufgelegenen Fassung formuliert - die Genehmigung zu verweigern.

2.7.4.12 Zwischennutzungen

a) Ausführungen der Parteien

Die Beschwerdeführerinnen bezeichnen den mit "Zwischennutzungen" überschriebenen § 22 SBV als "negative Steigerung" der untauglichen Bestimmung von § 21 SBV. Er würde jegliche Nutzung des Planareals mit Neubauten ermöglichen, falls diese nur innerhalb eines Baufeldes zu stehen kämen und die §§ 6 und 11 SBV einhielten. Alle übrigen Vorschriften bzw. Massnahmen, darunter auch jene zur Gewährleistung der Umweltverträglichkeit, wären unbeachtlich. Da der Begriff "temporäre Zwischennutzung" nicht näher bestimmt sei, bestünde etwa die Möglichkeit, über Jahre hinweg nicht umweltverträgliche Nutzungen zu betreiben oder auch das mit der Planung angestrebte Ziel der Nutzungsverdichtung zu unterlaufen. § 22 sei folglich ersatzlos zu streichen.

Gemäss Beschwerdegegnerin eröffnet § 22 SBV keinen rechtsfreien Raum. Das Problem sei ein von den Rekurrentinnen konstruiertes, die Rüge entsprechend unbegründet.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Abgesehen vom Direktvergleich mit § 21 SBV (vgl. dazu vorstehend Ziff. 2.7.4.11) fällt es schwer, der Einschätzung der Beschwerdeführerinnen nicht zu folgen: So wie formuliert, kann § 22 SBV in der Tat nur als offensichtlich unzweckmässig beurteilt werden. Etwas überspitzt formuliert, mutet es wie folgt an: Nachdem über 21 Paragraphen hinweg (und unterlegt von umfangreichen erläuternden Berichten) detailliert beschrieben worden ist, wohin die Reise gehen soll, steht am Schluss - in § 22 - auch die Option offen, dahin zu reisen, wo gerade beliebt.

Vorerst ist in § 22 SBV nicht von irgendwelchen Zwischennutzungen im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauchs - etwa während der Bauphase (zum Beispiel zwischen dem vorgesehenen Rückbau des Fachmarktes und der hiesigen Erstellung des Neubaus gemäss Richtprojekt) -, sondern von "Neubauten" die Rede. Solche aber dürften kaum nur für kurze Zeit errichtet werden. Dessen ungeachtet lässt die Bestimmung jegliche zeitliche Eingrenzung vermissen. Eine "temporäre Zwischennutzung" mit Neubauten kann sich m.a.W. gut und gerne über mehrere - ja viele - Jahre erstrecken. Zu beachten wären dabei, nebst der Anordnung innerhalb eines Baufeldes (und ggf. Einhaltung der hier gemäss Plan geltenden max. Gebäudehöhe), allein der - allerdings breite - Nutzungsfächer von § 6 SBV und die max. Parkplatz- und Fahrtenzahl sowie Bewirtschaftungspflicht gemäss § 11 SBV. Die weitere Voraussetzung, wonach als temporäre Zwischennutzung verstandene Neubauten eine Gestaltung aufzuweisen hätten, "... die sich in das Gesamte integrier[e], eine überzeugende Lösung darstell[e] und städtebaulich und architektonisch eine überdurchschnittliche architektonische Qualität ..." zeige, wirkt im gegebenen Zusammenhang nicht bloss etwas überspannt, sondern weist zusätzlich darauf hin, dass solche Bauten durchaus auch längerfristig stehen bleiben könnten.

§ 22 SBV ist damit - wie von den Beschwerdeführerinnen beantragt - ersatzlos zu streichen. Die Beschwerde ist im entsprechenden Umfang gutzuheissen.

2.7.4.13 Ergebnis sowie Kosten- und Entschädigungsfolgen

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die (vereinigte) Beschwerde insofern teilweise gutzuheissen ist, als § 11 Abs. 4 Alinea 2 der Sonderbauvorschriften, wie unter Ziffer 2.7.4.9 lit. b dargestellt, zu ergänzen und § 22 der Sonderbauvorschriften ersatzlos zu streichen (vgl. diesbezüglich Ziff. 2.7.4.12 lit. b) ist. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind dessen Kosten, die auf Fr. 3'000.00 festzulegen sind (vgl. § 18 Abs. 1 lit. a GT), gestützt auf § 37 Abs. 2 VRG i.V.m. § 77 VRG und Art. 106 Abs. 2 ZPO wie folgt zu verteilen: a) Beschwerdeführerinnen: Fr. 2'400.00 (bzw. 80 %); Beschwerdegegnerin: Fr. 600.00 (bzw. 20 %).

Der Kostenanteil der Beschwerdeführerinnen ist durch den von ihnen am 24. September 2019 geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'800.00 teilweise gedeckt und mit diesem zu verrechnen. Für den Ausstand von Fr. 600.00 haften die beiden Beschwerdeführerinnen solidarisch (vgl. § 13 GT sowie § 39^{bis} VRG).

Sowohl die Beschwerdeführerinnen als auch die Beschwerdegegnerin fordern - gestützt auf § 39 VRG - den Zuspruch einer Parteientschädigung.

Der Rechtsvertreter der Beschwerdeführerinnen reichte am 15. Juli 2022 - jeweils mit detailliertem Leistungsnachweis - vier Kostennoten zu den Akten:

- Honorarnote für eigene Bemühungen im Zeitraum 25. April 2019 bis 23. Oktober 2019, datierend vom 23. Oktober 2019.

Geltend gemacht werden ein Zeitaufwand von 22,49 Stunden zu einem Stundenansatz von Fr. 280.00 (teils Fr. 175.00) und Auslagen im Betrage von Fr. 186.30; im Total Fr. 5'729.75 (inkl. MWST.).

Die Positionen vom 25. und 30. April 2019 fallen in den Zeitraum vor Ergehen des vorliegend streitgegenständlichen Entscheids des Stadtrats und damit (zeitlich) ausser Betracht. Die Positionen vom 9. und 11. Juli 2019 können (inhaltlich) nicht dem Beschwerdeverfahren zugeordnet werden, die Position vom 12. Juli 2019 teilweise nicht. Die Honorarnote ist um Fr. 530.00 (inkl. MWST. um Fr. 570.80) zu kürzen. Es verbleiben - gerundet - Fr. 5'159.00.

- Honorarnote für Leistungen des Büros Walder Wyss AG, Zürich, im Zeitraum 23. August 2019 bis 28. Mai 2020, datierend vom 15. Juli 2022.

Geltend gemacht werden Aufwendungen im Umfang von 61,4 Stunden zu einem Stundenansatz von Fr. 280.00 (teils Fr. 250.00) bzw. ein Total von Fr. 17'775,90 (inkl. MWST.). Die Aufwendungen betreffen die ergänzende Beschwerdebegründung vom 2. September 2019, die Repliken vom 6. Januar und 23. März 2020 sowie die Triplik vom 29. Mai 2020.

- Honorarnote für eigene Bemühungen im Zeitraum 16. Dezember 2020 bis 9. September 2021, datierend vom 13. September 2021.

Geltend gemacht werden ein Zeitaufwand von 28,54 Stunden zu einem Stundenansatz von Fr. 280.00 (teils Fr. 250.00) und Auslagen im Betrage von Fr. 269.70; im Total Fr. 8'502.80 (inkl. MWST.).

Die für den Zeitraum 4. Februar 2021 bis 17. Juni 2021 ausgewiesenen Aufwendungen sind dem Einspracheverfahren im Rahmen der partiellen Neuauflage zuzuordnen. Die genannte Neuauflage fand ab dem 2. Februar 2021 statt; der zugehörige (zweite) Einspracheentscheid des Stadtrats erging am 28. Juni 2021. Damit ist die Kostennote wie folgt zu kürzen: Honorar: minus Fr. 4'982.60; Auslagen: minus Fr. 26.60, ferner minus Fr. 143.10 (anteilmässig; auf verbleibende Fr. 100.00). Kürzung total (ohne MWST.): Fr. 5'152.30; Kürzung total (inkl. MWST.): Fr. 5'549.00. Damit verbleiben relevante Aufwendungen und Auslagen (inkl. MWST.) im Betrage von Fr. 2'953.80.

- Honorarnote für eigene Bemühungen im Zeitraum 20. September 2021 bis 20. Januar 2022, datierend vom 20. Januar 2022

Geltend gemacht werden ein Zeitaufwand von 16,5 Stunden zu einem Stundenansatz von Fr. 280.00 und Auslagen im Betrage von Fr. 63.20; im Total Fr. 5'043.80 (inkl. MWST.).

Die letzte Eingabe ans BJD war die ergänzende Beschwerdebegründung vom 23. September 2021. Bis dahin waren Honorarforderungen (inkl. MWST.) von Fr. 1'679.70 aufgelaufen. Die für die Zeit danach geltend gemachten Bemühungen (zwischen dem 15. November 2021 und dem 20. Januar 2022) können nur noch bedingt dem vor dem Regierungsrat hängigen Beschwerdeverfahren zugeordnet werden. Sie belaufen sie auf 10,93 Stunden und entsprechen einem Honorar (inkl. MWST.) von Fr. 3'296.05. Einem bestimmten Nachbearbeitungsbedarf soll zwar die Berechtigung nicht abgesprochen werden. Für diesen - und die geringen Auslagen - erscheint ein Betrag von Fr. 1'200.00 (einem Zeitaufwand von knapp 4 Stunden entsprechend) als angemessen. Damit sind total Fr. 2'879.70 zu berücksichtigen.

Damit werden von den Beschwerdeführerinnen insgesamt Fr. 28'768.40 als Parteikosten nachgewiesen. Entsprechend ihrem Obsiegen im Umfang von 20 % (vgl. dazu die Kostenverteilung) resultiert daraus ein Entschädigungsanspruch von Fr. 5'753.70.

Die Beschwerdegegnerin wurde bis Mitte Februar 2021 durch Rechtsanwalt Dr. Beat Ries vertreten, danach durch Rechtsanwalt Theo Strausak. Unter die Mandatsführung von Rechtsanwalt Ries fällt der ganze Schriftenwechsel zur *ersten* Beschwerde der Beschwerdeführerinnen, erhoben am 1. Juli 2019, unter jene von Rechtsanwalt Strausak der Schriftenwechsel zur *zweiten* Beschwerde (im Gefolge der ergänzenden Planaufgabe im Februar/März 2021), erhoben am 12. Juli 2021. Beide Vertreter waren jeweils auch mit dem vorangehenden Einspracheverfahren befasst.

Seitens Rechtsanwalt Ries liegt dem Regierungsrat keine Kostennote (im eigentlichen Sinn) vor, wie sie über Rechtsanwalt Strausak per E-Mail vom 7. Juni 2022 und verfahrensleitender Verfügung vom 7. Juli 2022 eingefordert worden war. Vorgelegt wurde von Rechtsanwalt Strausak mit Eingabe ans BJD vom 12. Juli 2022 bezüglich Bemühungen seines Kollegen und Vorgängers Ries "bloss" eine mehrseitige detaillierte Auflistung über dessen Tätigkeiten in der Sache Sälipark mit jeweiliger Datumsangabe, und zwar für den Zeitraum 13. Januar 2016 bis 15. Februar 2021. Der jeweilige Zeitaufwand, der Honoraransatz und die entstandenen Unkosten (Spesen) sind hingegen nicht ausgewiesen. Auch wird der Aufwand nicht aufgeschlüsselt, d. h. nicht den vier ergangenen Beschwerden zugewiesen. Entsprechend wird von Rechtsanwalt Strausak im Begleitschreiben vom 12. Juli 2022 denn auch darum ersucht, "... die Parteientschädigung nach richterlichem Ermessen festzulegen." So war es mit der verfahrensleitenden Verfügung vom 7. Juli 2022 für den Fall des Ausbleibens von Kostennoten denn auch in Aussicht gestellt worden.

Von Rechtsanwalt Ries liegen dem Regierungsrat zur (ersten) Beschwerde der Beschwerdeführerinnen 3 im Wesentlichen eine (netto 15-seitige) Stellungnahme vom 29. Oktober 2019 und eine (netto fünfseitige) Duplik vom 21. April 2020 vor. Zu beachten ist ferner, dass - mit dem Vorliegen umfangreicher Grundlagenberichte - eine erhebliche Menge an Akten zu konsultieren war; zugleich aber auch, dass diese dem Rechtsvertreter aus dem vorangehenden Einspracheverfahren bereits weitgehend bekannt gewesen sein dürften. Rechtsanwalt Strausak schliesslich führt in seinem Schreiben ans BJD vom 12. Juli 2022 aus, der Aufwand seines Kollegen Ries in Sachen Beschwerde 3 dürfte - gemessen am Gesamtaufwand (alle vier Beschwerden) - ungefähr 50 % betragen haben.

In Würdigung der gesamten Umstände ist der Entschädigungsanspruch der Beschwerdegegnerin gegenüber den Beschwerdeführerinnen 3, soweit deren erste Beschwerde betreffend, zu 100 % auf Fr. 6'200.00 festzulegen, effektiv (d. h. zu 80 %) also auf Fr. 4'960.00.

Rechtsanwalt Strausak macht für sein Mandat in Sachen Sälipark Aufwendungen (Honorar und Auslagen inkl. Mehrwertsteuer) von total Fr. 10'680.05 geltend, wobei er einen Stundenansatz von Fr. 300.00 zur Anwendung bringt und einen Zeitaufwand von 31,5 Stunden ausweist. Seine Auslagen beziffert er mit Fr. 466.50 (exkl. MWST.). Dabei räumt er ein, dass vom Totalbetrag ca. Fr. 4'500.00 auf "Zweispurigkeiten" (meint: zufolge Mandatswechsels) zurückzuführen sein dürften und deshalb in Abzug gebracht werden könnten. Den Anteil der Beschwerdeführerinnen 3 an seinen Aufwendungen wiederum schätzt er auf rund 80 %.

Die zweite Beschwerde der Beschwerdeführerinnen 3 datiert - wie erwähnt - vom 12. Juli 2021 und ging der Staatskanzlei tags darauf zu. Die von Rechtsanwalt Strausak für die Zeit davor (ab dem 12. Februar 2021) geltend gemachten Aufwendungen betreffen das vorangehende Einspracheverfahren und fallen für die Parteientschädigung im hiesigen Beschwerdeverfahren zum Vorherein ausser Betracht. In den Zeitraum ab 13. Juli 2021 fallen gemäss Kostennote gerade mal 6,91 Stunden und Spesen von Fr. 68,20, beides zuzüglich Mehrwertsteuer. Das ergibt ein Total (inkl. MWST.) von Fr. 2'306.05. Ein Anteil von 80 % daran entspricht Fr. 1'844.85, und dieser Betrag darf angesichts des Umstandes, dass sich die (gemeinsame) Stellungnahme vom 28. Januar 2022 auf den Antrag beschränkt hat, die jeweils zweiten Beschwerden der Beschwerdeführerin 2 und der Beschwerdeführerinnen 3 seien gestützt auf die zutreffende Begründung der angefochtenen Beschlüsse [meint: des Stadtrats vom 28. Juni 2021] abzuweisen, als "nicht zu knapp bemessen" beurteilt werden. Im Wesentlichen galt es, die Beschwerdeeingabe der Beschwerdeführerinnen vom 12. Juli 2021 und deren Begründung vom 23. September 2021 zur Kenntnis zu nehmen und zu entscheiden, ob darauf noch einlässlich reagiert werden soll, worauf dann - wie erwähnt - verzichtet worden ist. Insofern erscheint eine Entschädigung im Betrage von Fr. 1'500.00 als ausreichend. Auch dieser Betrag ist wieder auf 80 % zu kürzen, womit ein Entschädigungsanspruch im Betrage von Fr. 1'200.00 anfällt.

Damit steht einem Entschädigungsanspruch der Beschwerdeführerinnen 3 im Betrage von Fr. 5'753.70 ein solcher der Beschwerdegegnerin von Fr. 6'160.00 gegenüber. Verrechnet haben die Beschwerdeführerinnen 3 der Beschwerdegegnerin folglich eine Parteientschädigung von Fr. 406.30 zu leisten. Sie haften dafür solidarisch (vgl. § 39^{bis} VRG).

2.7.5 Beschwerde des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn (Beschwerdeführer 4)

2.7.5.1 Anträge

Der Beschwerdeführer 4 stellt folgende Anträge (Zitat):

1. Der Beschluss des Stadtrats Olten Prot.-Nr. 207 vom 17. Juni 2019 sei aufzuheben.
2. Der Beschluss des Stadtrats Olten Prot.-Nr. 215 vom 17. Juni 2019 sei aufzuheben.
3. Es sei eine Bestimmung in die Sonderbauvorschriften des Gestaltungsplans aufzunehmen, wonach mit Um- oder Neubauten erst begonnen werden darf, wenn die Einrichtung von Begegnungszonen in der Riggerbachstrasse, Bifangstrasse und Von-Rollstrasse rechtlich gesichert ist.
4. Im Übrigen sei die Sache im Sinne der Erwägungen zur Planung einer anderen, rechtsgenügenden Erschliessung gemäss der nachfolgenden Beschwerdebeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.
5. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Beschwerdegegners.

Vorinstanz und Beschwerdegegnerin beantragen die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei, und zwar unter Kostenfolge (Vorinstanz) bzw. Kosten- und Entschädigungsfolge (Beschwerdegegnerin) zulasten des Beschwerdeführers. Die Beschwerdegegnerin legt zu Beweis Zwecken Ergebnisse von im Jahr 2015 vorgenommenen Verkehrszählungen am Sälikreisel vor.

2.7.5.2 Formelles

a) Vorbringen der Parteien

Die Beschwerdegegnerin bemerkt in ihrer Vernehmlassung, im Einspracheverfahren vor dem Stadtrat sei vom Beschwerdeführer nicht beantragt worden, die Planung nicht zu beschliessen. Es seien lediglich Anträge betreffend Gesamtzahl der Parkplätze, Erschliessung und Begegnungszone gestellt worden. Die Beschwerdebegehren 1 und 2 betreffend Aufhebung der Beschlüsse des Stadtrats Olten würden damit über die Anträge der Einsprache vom 23. Dezember 2016 hinausgehen, weshalb auf diese nicht eingetreten werden dürfe.

Der Beschwerdeführer hält in seiner Replik entgegen, er habe nichts gegen den Erlass der Nutzungsplanung an sich gehabt. Er habe nur inhaltliche Änderungen gefordert. Ein ausdrücklicher Antrag, eine Planung - so wie aufgegeben - nicht zu beschliessen, sei im Einspracheverfahren weder üblich noch erforderlich, da sich aus den Änderungsanträgen ohne weiteres ergebe, dass der Plan nur mit den begehrten inhaltlichen Änderungen zu beschliessen sei. Mittlerweile lägen *beschlossene* Pläne vor, und eine direkte Änderung oder Ergänzung derselben durch die Beschwerdeinstanz sei vorliegend nicht möglich, da die geforderte Änderung der Erschliessung vorerst noch im Detail auszuarbeiten sei. Die gestellten Anträge auf Aufhebung und Rückweisung seien folglich nur logische Konsequenz des neuen Verfahrensstadiums.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

In seiner Einsprache vom 23. Dezember 2016 führte der Beschwerdeführer (damals noch nicht anwaltlich vertreten) aus, er erhebe Einsprache und lehne die Planung in der vorliegenden Form ab. Er forderte, die Nutzungspläne betreffend Parkierung, Erschliessung Parking und Begegnungszone anzupassen. Gemäss allgemeinem Sprachverständnis ("Laiensprache") wurde damit unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass die publizierte und aufgelegene Nutzungsplanung aus Sicht des Beschwerdeführers nicht genehmigungsfähig ist. Im Weiteren kann auf die vorstehend wiedergegebenen - zutreffenden - Ausführungen des Beschwerdeführers selbst verwiesen werden. Auf die Beschwerdebegehren 1 und 2 ist folglich einzutreten.

2.7.5.3 Erschliessung

a) Vorbringen der Parteien

Der Beschwerdeführer macht im Wesentlichen geltend, beim zu erweitern vorgesehenen Sälipark handle es sich um ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum von regionaler Bedeutung und zugleich auch um eine publikumsintensive Anlage im Sinne des kant. Richtplans. Als Standortkriterium für publikumsintensive Anlagen sehe der Richtplan, was ihre Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) betreffe, die gute Erreichbarkeit, ohne dass Wohngebiete übermässig tangiert würden, vor. Diesem Kriterium werde die streitgegenständliche Planung nicht gerecht.

Der Sälipark sei nördlich und östlich von einem Wohn- und Bildungsquartier umgeben. Entsprechend gebe es zwischen dem Bahnhof Olten und der näheren Umgebung des Säliparks einen regen Fussgänger- und Veloverkehr. Dennoch solle - so die Planung - am bisherigen Erschliessungsregime (heisst: Zu- und Wegfahrt von/nach Süden *und* Norden) festgehalten werden. Bei genauer Betrachtung würde die schon heute unbefriedigende Situation im Norden allerdings noch akzentuiert: Zufolge der weiter vorgesehenen Verlegung der bestehenden nördlichen Einstellhallenzu-/ausfahrt weiter gegen Osten würde der Verkehr auf der Riggerbachstrasse, vorbei am Sälipark, nämlich noch deutlich verstärkt. Hier wiederum sei - und dies völlig zu Recht - die Festlegung einer Begegnungszone geplant. Damit aber würde der gesamte Verkehr von/nach Norden, d. h. mehr als 3'000 Fahrten pro Werktag, die Begegnungszone entweder passieren oder aber - soweit über die Bifangstrasse ablaufend - zumindest queren.

Eine (MIV-)Zufahrt zu einer publikumsintensiven Anlage durch eine Begegnungszone sei schlicht unsinnig. Die Vorhaben Erweiterung Sälipark (mit Umgestaltung der Parkieranlagen) sei deshalb zum Anlass zu nehmen, "... die Erschliessung ausschliesslich von Süden her über den Sälikreisel zu lösen", d. h. unmittelbar ans übergeordnete Strassennetz anzubinden. Diese Lösung werde in den orientierenden Berichten einzig mit dem Argument verworfen, der Kreisel sei bereits heute überlastet, vermöchte den zusätzlichen Verkehr nicht aufzunehmen. Die angebliche Überlastung werde indessen nur behauptet, sei nirgends dokumentiert. Vor allem aber machten die heutigen 40 % des Verkehrsaufkommens des Säliparks, die über den Sälikreisel abliefen, dort einen Anteil von nur gerade mal 4,8 % des Gesamtverkehrsvolumens aus, und der höhere Anteil in den Abendspitzenstunden (von heute 12,8 %) liesse sich mit organisatorischen Massnahmen auf dem übergeordneten Strassennetz (angepasste Verkehrsführung, Dosierungsmassnahmen) ohne weiteres bewältigen.

Sollte der Sälikreisel den zusätzlichen Verkehr aber tatsächlich nicht aufzunehmen vermögen, könne das nur bedeuten, dass das Vorhaben - am gegebenen Standort und im vorgesehenen Umfang - nicht verträglich/zulässig oder aber immerhin der gewählte Modalsplit (MIV-Anteil) nicht angemessen sei.

Eventualiter sei zu prüfen, ob die unabdingbare Entflechtung der Verkehrsströme im Norden durch folgende Massnahmen zu erreichen sei: a) neues nördliches Einstellhallenportal nur als

Einfahrt; Anordnung des neuen Nordportals weiter westlich, "... unterhalb des Coop-Gebäudes."

Die Beschwerdegegnerin hält in ihrer Stellungnahme diesbezüglich vorerst entgegen, der Beschwerdeführer zitiere den Richtplan [meint: Beschluss S-3.3.5 lit. c) "selektiv". In Sachen Erschliessung publikumsintensiver Anlagen mit dem MIV werde nämlich auch der Nachweis genügender Strassen- bzw. Knotenkapazitäten verlangt.

Mit der Verlegung der nördlichen Einstellhallenzufahrt gegen Osten werde die Situation für Fussgänger/-innen - wie im Raumplanungsbericht dargelegt - verbessert. Zudem werde - nebst der zulässigen täglichen Fahrtzahl (werktäglicher Durchschnitt) - auch die Abendspitze beschränkt. Vor allem aber solle - mit Blick auf die Bedürfnisse bzw. Sicherheit von Fussgänger(inne)n und Velofahrer(inne)n - eine Begegnungszone etabliert werden [meint: auf der Riggengbachstrasse].

Eine Reduktion der Erschliessung auf die Südachse hätte zur Folge, dass sämtlicher von Norden her ankommende Verkehr über die Unterführungs-/Aarburger-/Sälistrasse um den gesamten Schild herum geführt werden müsste - und umgekehrt (Gegenrichtung), wodurch nicht nur der Sälikreisel, sondern auch die genannten Strassen (und zwischenliegenden Knoten) zusätzlich belastet würden. Wie hoch die Belastung des Sälikreisels sei, ergebe sich übrigens aus der entsprechenden kant. Verkehrszählung aus dem Jahr 2015.

Der Schluss des Beschwerdeführers, dass eine bei alleiniger Süderschliessung allenfalls eintretende Überlastung der davon betroffenen Strassen ein klares Indiz für die fehlende Tauglichkeit des Projektstandorts überhaupt sei, werde klar bestritten. Vielmehr werde mit der Verteilung des projektinduzierten Verkehrs auf zwei Achsen das Vorhaben am gegebenen Standort gerade verträglich.

Die Vorinstanz verweist in ihrer Vernehmlassung auf ihre Begründung im angefochtenen Beschluss (Einspracheentscheid). Darin führte sie im streitigem Zusammenhang Folgendes aus: Im Raumplanungsbericht seien alle möglichen Erschliessungsvarianten geprüft und ihre Auswirkungen aufs angrenzende Quartier "modellartig durchgespielt" worden. Aus Sicht der Planer erscheine "... das bestehende Erschliessungsregime am geeignetsten, die effiziente Erschliessung sicherzustellen, mit den geringsten negativen Auswirkungen auf die Quartiere. Zudem ... [könne damit] optimal auf zukünftige Entwicklungen im Gebiet reagiert werden. ... [Alle] anderen Varianten, insbesondere die vorgeschlagene alleinige Süderschliessung, müsste[n] mit Massnahmen verbunden werden, welche negative Auswirkungen auf die Kapazität des übergeordneten Strassennetzes hätten, mit zusätzlichen Staufolgen, insbesondere während den Stosszeiten, was wiederum negative Auswirkungen auf den ÖV und Langsamverkehr hätte." [Absatz] Aufgrund "... fehlender Kapazitätsreserven des Sälikreisels [sei] eine Absorption des gesamten bisher über Norden geleiteten Verkehrs über den Sälikreisel nicht möglich, Auch der Kompromissvorschlag, wonach nur die Ausfahrt über den Anschlussknoten Sälikreisel erfolgen soll, würde diesen Verkehrsknoten überlasten" (vgl. a.a.O., Randziffern 15 f.).

Der Beschwerdeführer vertritt in seiner Replik ferner die Meinung, die zahlreichen Bildungseinrichtungen im betroffenen Gebiet (Kindergarten, Primarschule, Kaufmännische Berufsschule, Gewerblich-Industrielle Berufsschule und Fachhochschule) riefen aus Sicherheitsgründen nach einer "zusammenhängenden Begegnungszone". "Zwischen den einzelnen Einrichtungen und dem Sälipark besteh[e] ein reger Fussgängerverkehr, und insbesondere bei den beiden schulischen Einrichtungen auf der Ostseite der Bifangstrasse, Primarschule und Kindergarten, ... [müsse] mit einer besonders gefährdeten Gruppe von Kindern gerechnet werden" (vgl. a.a.O., Randziffer 6). Weiter würden die von der Beschwerdegegnerin vorgelegten absoluten Zahlen (der Knotenstromzählung 2015) nichts über die Leistungsfähigkeit des Sälikreisels aussagen. Die bei reiner Süderschliessung anfallende Mehrbelastung des Kreisels im Ausmass von - wie darge-

legt - wenigen Prozenten müsse "... das übergeordnete Strassennetz schlucken können." Jedenfalls dürfe die "... Problematik nicht [dadurch] gelöst werden, ... [dass] stattdessen eine untaugliche Erschliessungslösung für den motorisierten Individualverkehr quer durch das Wohnquartier und durch Begegnungszonen hindurch festgesetzt ..." werde.

Die Beschwerdegegnerin führt abschliessend (Duplik) aus, sie stelle sich der Errichtung "der" Begegnungszone nicht entgegen.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Es wäre verfehlt, auf Einzelheiten der Erschliessung des Säliparks mit dem motorisierten Individualverkehr näher einzugehen, ohne zuvor die Ausgangslage der streitgegenständlichen Planung bzw. des dieser zugrunde liegenden Projekts aus etwas grösser Distanz - heute gern "grössere Flughöhe" genannt - betrachtet zu haben. Diese Betrachtung führt u.a. zu folgenden Erkenntnissen:

- Beim Projekt geht es nicht um die Errichtung eines neuen Einkaufs- und Dienstleistungszentrums von regionaler Bedeutung im Ausmass einer publikumsintensiven Anlage "auf grüner Wiese", sondern um die Erweiterung eines bereits bestehenden solchen Zentrums im urbanen Gebiet. Im heutigen Umfang/Ausbaustand steht das Zentrum seit dem Jahr 2003 in Betrieb.
- Auch für *neue* Einkaufszentren (ab einer Nettoverkaufsfläche von 5'000 m²) sieht der rechts-gültige kant. Richtplan als Planungsgrundsatz vor, dass diese "... möglichst im urbanen Raum zu realisieren" sind (vgl. Beschluss S-3.4.2).
- Die Erweiterung des heutigen Säliparks zum "Sälipark 2020" ist - mit entsprechenden Handlungsanweisungen - im Richtplan explizit vorgesehen (vgl. Beschluss S-3.4.4).
- Heute weist der Sälipark, was den MIV betrifft, sowohl eine Nord- als auch eine Südanbindung auf. Dabei wird von keiner Seite geltend gemacht - und ist dem Regierungsrat auch sonst nicht bekannt -, dass es in der Vergangenheit auf der Nordachse zu schweren oder aber häufigen (bzw. häufigeren) Friktionen zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Langsamverkehr (Fussgänger/-innen und Radfahrer/-innen) gekommen wäre (als andernorts mit vergleichbarer Situation).
- Die mit dem Projekt einhergehende Zunahme des MIV (werktäglicher Durchschnitt) wird mit rund 9 % veranschlagt (bisher: 5'600 Fahrten; neu: 6'100 Fahrten, und zwar plafoniert). Dabei soll sich gemäss Raumplanungsbericht zugleich eine moderate Verlagerung in Richtung Süden - zu künftig rund hälftiger Verteilung - einstellen [Heute entfallen knapp 60 % der Fahrten auf den Norden.].
- Der Raumplanungsbericht sieht diverse zu treffende flankierende Massnahmen vor (vgl. a.a.O., Ziff. 5), darunter die Errichtung einer Begegnungszone auf der Riggengbachstrasse, im Bereich vor dem Sälipark.

Soweit der Beschwerdeführer - auf den Richtplan Bezug nehmend - rügt, die streitgegenständliche Planung missachte den Planungsgrundsatz S-3.3.5 lit. c für publikumsintensive Anlagen, wonach deren Erschliessung mit dem motorisierten Verkehr Wohngebiete nicht übermässig tangieren dürfe, ist vorerst festzuhalten, dass die von ihm bemängelte Norderschliessung gar keine solchen quert. An die Von Roll-, Riggengbach- und Bifangstrasse stossen (im interessierenden Bereich) grossmehrheitlich Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen, Gewerbe-zonen mit Wohnanteil und - untergeordnet - noch Kernrandzonen an. Dabei liegen in den fraglichen Gewerbe-zonen mit Wohnanteil insbesondere das Planareal selbst und die beiden Gebäude der Fachhochschule. Eigentliche Wohngebiete respektive -bauten sind von den nördlichen Erschliessungsachsen (Von Roll-/Riggengbachstrasse einerseits und Bifang/Riggengbachstrasse andererseits) also nicht betroffen - wohl aber diverse Bildungseinrichtungen.

Nicht auszuschliessen ist, dass der Verkehr auf der Riggerbachstrasse, Richtung Osten und vorbei am Sälipark, tendenziell zunehmen wird. Dies wegen der Verlegung des Nordportals der Einstellhalle weiter gegen Osten, zum heutigen Parkplatz "Freizeitland". Allerdings dürfte im Gegenzug der Verkehr in westlicher Richtung entsprechend abnehmen, da über die Bifangstrasse Zu- und Wegfahrende die Riggerbachstrasse künftig "nur noch" zu queren haben werden. Damit dürfte sich die Verkehrszunahme auf der Riggerbachstrasse in den 50 bis 60 % Anteil der Norderschliessung am zusätzlichen Gesamtverkehr (von 500 Fahrten täglich) erschöpfen, d. h. zwischen 250 und 300 Fahrten täglich betragen. Wie unter Ziffer 2.7.2.5 lit. b aufgezeigt, entspräche das einer zusätzlichen Fahrt pro 2 Minuten.

Weiter verkennt der Beschwerdeführer, nicht anders als bereits die Beschwerdeführerin 1 (vgl. oben Ziff. 2.7.2.6 lit. b), dass die auf der Riggerbachstrasse einzurichten vorgesehene Begegnungszone keine präexistente Grösse mit eigenem Zweck, die nun gestört zu werden droht, darstellt, sondern eben gerade eine flankierende Massnahme zur Abfederung der Auswirkungen des Entscheids, an der bisherigen (zweiachsigen) Erschliessungsvariante festzuhalten und dabei das Nordportal der (zu erweiternden) Einstellhalle weiter östlich anzuordnen. Die Begegnungszone hat m.a.W. *dienende* Funktion – und wird deshalb durch den sie passierenden oder aber querenden Verkehr auch nicht gestört. Losgelöst vom Projekt wäre sie an dieser Stelle gar kein Thema.

Was die Kapazität des Sälikreisels betrifft, bestätigt das Amt für Verkehr und Tiefbau, dass diese heute bereits ausgeschöpft ist; und das kann auch dem Laienbetrachter nicht entgehen. So bilden sich - die Sälistrasse (4. Arm) ausgenommen - in den Spitzenstunden nämlich auf allen drei Zufahrten zum Kiesel (Aarburgerstrasse von Norden und Süden, Gäustrasse von Westen) regelmässig Rückstaus. Daraus nun aber kurzum abzuleiten, die projektierte Erweiterung des Säliparks am bestehenden Standort sei unzulässig, greift im erläuterten Gesamtzusammenhang klar zu kurz. Das Festhalten an der bisherigen Erschliessung aus zwei Richtungen erweist sich als geeignet, die bereits angespannte Situation im Süden nicht zu verschärfen, ohne im Norden eine übermässig belastende - und somit unzweckmässige - Situation zu begründen oder immerhin zu perpetuieren. Dafür bürgen die diversen hier zu treffen vorgesehenen Massnahmen auf dem Areal selbst (u.a: beschränkte zulässige Fahrtenzahl) und flankierenden Massnahmen ausserhalb desselben (vgl. Ziff. 5 Raumplanungsbericht). Letztere führen insgesamt zu einer gewissen Entkoppelung der verschiedenen Verkehrsträger und zu einer Beruhigung bzw. Bereinigung der heutigen Situation. Für den Regierungsrat sind sowohl die in den (der Planung zugrunde liegenden) Berichten getroffenen Annahmen bezüglich Auswirkungen auf die nähere Umgebung als auch die ortsspezifische Würdigung der Situation durch die Vorinstanz nachvollziehbar.

Im Übrigen hätte die ausschliessliche Süderschliessung täglich tausende von Umwegfahrten (zu rund einem Kilometer) zur Folge, verbunden mit den zugehörigen Schadstoffemissionen, wie sie vom Beschwerdeführer im Rahmen anderer Einsprache-/Beschwerdeverfahren regelmässig beklagt werden. Bei der beantragten Eventualvariante "Nord light" (mit Zufahrt von Norden her und Ausfahrt gegen Süden) wäre das immerhin noch im halben Ausmass (nämlich: rund 1'500 Zusatzkilometer pro Werktag im Jahresmittel) der Fall.

Zu guter Letzt aber immerhin das Folgende: Die auf der Riggerbachstrasse - vor dem Sälipark - einzurichten vorgesehene Begegnungszone (vgl. Raumplanungsbericht, Abbildungen 14 und 23) stellt offenbar auch aus Sicht der Beschwerdegegnerin eine zweckdienliche Massnahme dar, welcher sie sich nicht entgegenstellt. In ihrer Duplik hält sie dazu kurzum fest: "Die Beschwerdegegnerin hat der Begegnungszone nicht opponiert" (vgl. a.a.O., S. 3). Bei dieser Begegnungszone handelt es sich - da ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters zu treffen - um eine flankierende (Verkehrs-)Massnahme. Wie im Raumplanungsbericht (vgl. Ziff. 4.5, S. 41) weiter zutreffend festgehalten wird, liegt deren Anordnung im Zuständigkeitsbereich der Stadt Olten, und sie "... erfolgt parallel zur Nutzungsplanung im separaten verkehrsrechtlichen Verfahren." Da die Sonderbauvorschriften, wie schon an früherer Stelle (vgl. Ziff. 2.7.4.9 lit. b) erwähnt, nicht

über den Planungssperimeter hinaus Wirkung entfalten können, ist die Begegnungszone als Projektvoraussetzung dadurch sicherzustellen, dass die für die Erneuerung/Erweiterung des Säliparks gemäss Gestaltungsplan erforderliche Baubewilligung erst erteilt werden darf, wenn die Begegnungszone, wie sie im Raumplanungsbericht vorgesehen ist, "rechtlich gesichert" ist (vgl. dahingehend auch das Rechtsbegehren Nr. 3 des Beschwerdeführers). Dazu bedarf es allerdings nicht einer entsprechenden Ergänzung der Sonderbauvorschriften. Diese "Verknüpfung" kann vielmehr auch unmittelbar durch den vorliegenden Beschluss hergestellt werden. In teilweiser Gutheissung der Beschwerde (respektive des Rechtsbegehrens Nr. 3) ist vom Regierungsrat (gestützt auf § 18 Abs. 3 PBG) somit das Folgende zu verfügen: Die Baubewilligung für die vollumfängliche oder teilweise (Etappierung gemäss § 21 SBV) Realisierung des dem Gestaltungsplan zugrunde liegenden Projekts darf erst erteilt werden, wenn die gemäss Raumplanungsbericht vom 21. Oktober 2016 auf der Riggerbachstrasse einzurichten vorgesehene Begegnungszone von der Stadt Olten rechtskräftig beschlossen ist. Soll die Baubewilligung früher erteilt werden, ist sie unter die entsprechende *aufschiebende Bedingung* zu stellen. Die beschlossene Begegnungszone wiederum ist spätestens mit Abschluss der Rohbauarbeiten in Kraft zu setzen.

2.7.5.4 Begegnungszone/-n

a) Vorbringen der Parteien

Der Beschwerdeführer erachtet die vorgesehenen Begegnungszonen [meint: auf der Riggerbachstrasse, vor dem Sälipark, einerseits und auf der Alten Aarauerstrasse andererseits (vgl. Raumplanungsbericht, Abbildung 23)] als nicht ausreichend; ihre Ausdehnung auf die Nord-Süd-Achsen Von Roll- und Bifangstrasse sei unabdingbar. Nur mit einer umfassenden Begegnungszone würden die Bedingungen für den wichtigen Fuss- und Veloverkehr auf der Verbindung zwischen Bahnhof und Bildungszentren/Sälipark für die in verschiedenen Richtungen verkehrenden Schüler/-innen und Anwohner/-innen deutlich verbessert und für das Projekt auch von Norden her eine attraktive Fuss- und Veloverbindung hergestellt, wie es der Richtplan verlange.

Entgegen der Sichtweise des Stadtrates komme es auch auf den Nord-Süd-Achsen zu vielen Querungen durch Fussgänger. Ebenso wenig führe eine ausgedehnte Begegnungszone zu einem stockenden Verkehrsfluss für den MIV und erhöhten Lärmemissionen, wie es der Stadtrat vertrete. Diese Phänomene stellten sich vielmehr bei einem ständigen Wechsel zwischen normalem Verkehrsregime und Begegnungszone ein, und ein durchgehendes Regime (meint: durchwegs Begegnungszone) werde von den Autofahrer(inne)n auch besser eingehalten.

Die Begegnungszonen seien unmittelbar mit dem Projekt verknüpft, der Gestaltungsplan nur rechtens, wenn die Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmer/-innen "... ausreichend gut und sicher ..." sei. Dies sei im Norden aber nur dann der Fall, wenn die "... Begegnungszonen ausreichend erweitert ..." würden. M.a.W. sei die "... Ausweitung der Begegnungszonen in einem separaten Verfahren nach Strassengesetz ... Voraussetzung für die Zulässigkeit des Gestaltungsplans."

Die Beschwerdegegnerin hält in ihrer Stellungnahme entgegen, das Begehren, die Begegnungszone auf die Bifang- und die Von-Roll-Strasse auszudehnen, betreffe nicht mehr den Perimeter der streitgegenständlichen Nutzungsplanung. Im Übrigen sei fraglich, ob es Sinn mache, die rund 13 Meter breite Bifangstrasse und die rund 12 Meter breite Von Roll-Strasse mit beidseitigem Trottoir in Begegnungszonen umzuwandeln.

Die Vorinstanz wiederum verweist in ihrer Vernehmlassung auf ihre Argumentation im angefochtenen Entscheid und die Auflageakten. Im ersteren hatte sie zur strittigen Ausdehnung der Begegnungszone Folgendes ausgeführt: Die vorgesehene Ausgestaltung sei verhältnismässig. "Zwischen Bahnhof und Sälipark ... [würden] jeweils die Ost-West-Achsen neu als Begegnungszone[n] ausgestaltet. Dies ... [seien] Stellen, welche von den Fussgängern auf einer direkten Nord-Süd-Achse vom Bahnhof herkommend gequert werden ... [müssten]. Um die Sicherheit

und Benutzerfreundlichkeit der Fusswege an diesen Querungspunkten zu erhöhen, ... [werde] ihnen an diesen Stellen der Vortritt mittels Begegnungszone eingeräumt. Entlang der Nord-Süd-Achsen auf der Verbindungsstrecke Bahnhof - Sälipark (Von Roll-Strasse, Bifangstrasse) ... [sei] die Einführung einer Begegnungszone nicht angezeigt, da diese Strassen von den Fussgängern nicht gequert werden ... [müssten]." Die getroffene Lösung entspreche einer angemessenen Zweck-Mittel-Relation, gewährleiste eine ausgewogene Erschliessung. Die vom Beschwerdeführer beantragte Ausdehnung der Begegnungszone betreffe im Übrigen Areal ausserhalb des Planungsperrimeters, weshalb darüber separat zu beschliessen sei.

b) Beurteilung durch den Regierungsrat

Der Beschwerdeführer rügt das Ungenügen vorgesehener flankierender Massnahmen (konkret: der beiden Begegnungszonen auf der Riggerbach- und der Alten Aarauerstrasse). Solche Massnahmen werden zwar - wie von der Vorinstanz zutreffend vermerkt - ausserhalb des hiesigen Gestaltungsplanverfahrens festgesetzt. Sollte es sich nun aber so verhalten, dass der Gestaltungsplan ohne eine bestimmte flankierende Massnahme als offensichtlich unzweckmässig oder gar rechtswidrig beurteilt werden müsste, wäre sicherzustellen, dass dieser Massnahme die Bedeutung einer Projektvoraussetzung zukommt. Was die Art und Weise - den rechtlichen Mechanismus - dieser Sicherstellung betrifft, kann auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2.7.5.3 lit. b verwiesen werden. Nachfolgend ist somit vorerst zu prüfen, ob der vom Beschwerdeführer beantragten Ausdehnung der Begegnungszone (auf die Von Roll- und Bifangstrasse) solche Bedeutung zukommt.

Die Frage ist klar zu verneinen. Dass aus der Sicht des Beschwerdeführers, der gegenüber dem motorisierten Individualverkehr grundsätzlich kritisch eingestellt ist, die Errichtung einer umfassenden (zusammenhängenden) Begegnungszone, sich erstreckend über die Von Roll-, Riggerbach-, Alte Aarauer- und Bifangstrasse, wünschbar - ja für die Genehmigung der verfahrensgeständlichen Nutzungsplanung gar unabdingbar - ist, überrascht nicht. An dieser Stelle soll diese Lösung als mögliches Szenario für die Zukunft auch gar nicht ausgeschlossen werden. Hingegen bildet sie offensichtlich *nicht* Voraussetzung dafür, dass die vorgesehene Norderschliessung des Planareals - und damit der Gestaltungsplan an sich - als recht- und zweckmässig genehmigt werden kann. Was der Beschwerdeführer der angestrebten Begegnungszone als "normales Verkehrsregime" entgegenhält, ist nämlich nicht etwa ein übliches Innerorts-Regime (mit Tempo 50), sondern eine flächendeckende Tempo-30-Zone (vgl. dazu Abbildung 23 des Raumplanungsberichts). M.a.W. ist das Konfliktpotential zwischen MIV und Langsamverkehr (Fussgänger/-innen und Radfahrer/-innen) bereits ein massgeblich reduziertes. Dazu kommt, dass - wie von der Beschwerdegegnerin zutreffend bemerkt - sowohl die Von Roll- als auch die Bifangstrasse durchgehend über ein beidseitiges Trottoir verfügen, was u.a. auch den Umfang der Querungen vermindert.

2.7.5.5 Ergebnis sowie Kosten- und Entschädigungsfolgen

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Beschwerde insofern teilweise gutzuheissen ist, als die Baubewilligung die vorgängige Einrichtung der Begegnungszone auf der Riggerbachstrasse voraussetzt (im Detail gilt die Umschreibung unter Ziff. 2.7.5.3 lit. b); im Übrigen ist sie abzuweisen.

Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend sind dessen Kosten, die auf Fr. 1'500.00 festzulegen sind (vgl. § 18 Abs. 1 lit. a GT), gestützt auf § 37 Abs. 2 VRG i.V.m. § 77 VRG und Art. 106 Abs. 2 ZPO wie folgt zu verteilen: a) Beschwerdeführer: Fr. 1'200.00 (bzw. 80 %); Beschwerdegegnerin: Fr. 300.00 (bzw. 20 %).

Der Kostenanteil des Beschwerdeführers ist durch den von ihm am 17. September 2019 geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'500.00 gedeckt und mit diesem zu verrechnen. Der Überschuss von Fr. 300.00 ist dem Beschwerdeführer zurückzuerstatten.

Sowohl der Beschwerdeführer als auch die Beschwerdegegnerin fordern - gestützt auf § 39 VRG - den Zuspruch einer Parteientschädigung.

Die Rechtsvertreterin des Beschwerdeführers macht mit Eingabe vom 13. Juni 2022 - mit detaillierten Nachweisen - Aufwendungen im Umfang von 11,66 Stunden (zu einem Stundenansatz von Fr. 220.00) sowie Auslagen im Betrag von Fr. 38.30 geltend. Inklusive Mehrwertsteuer lautet ihre Kostennote, worauf sich das Entschädigungsbegehren ihres Mandanten stützt, auf Fr. 2'810.20 [recte: Fr. 2'801.20]. Die Kostennote darf ohne weiteres als schlüssig bezeichnet werden, der zur Anwendung gebrachte Stundenansatz als moderat (vgl. diesbezüglich § 159 Abs. 2 i.V.m. § 160 GT).

In Anlehnung an die Verteilung der Verfahrenskosten (Obsiegen zu 20 %) kommt ihr gegen die Beschwerdegegnerin ein Entschädigungsanspruch im Betrage von Fr. 560.25 zu.

Unter der Mandatsführung von Rechtsanwalt Theo Strausak (ab Februar 2021) war der Schriftenwechsel mit dem Beschwerdeführer bereits abgeschlossen. Die letzte Eingabe der Beschwerdegegnerin zur Beschwerde des Beschwerdeführers 4 - ihre Duplik - datiert vom 21. April 2020 und wurde noch von Rechtsanwalt Dr. Beat Ries verfasst. Damit kommt der Kostennote von Rechtsanwalt Strausak zum Vornherein keine Bedeutung zu. Seitens Rechtsanwalt Ries wiederum liegt dem Regierungsrat keine Kostennote (im eigentlichen Sinn) vor, wie sie über Rechtsanwalt Strausak per E-Mail vom 7. Juni 2022 und verfahrensleitender Verfügung vom 7. Juli 2022 eingefordert worden war. Vorgelegt wurde von Rechtsanwalt Strausak mit Eingabe ans BJD vom 12. Juli 2022 bezüglich Bemühungen seines Kollegen und Vorgängers Ries "bloss" eine mehrseitige detaillierte Auflistung über dessen Tätigkeiten in der Sache Sälipark mit jeweiliger Datumsangabe, und zwar für den Zeitraum vom 13. Januar 2016 bis 15. Februar 2021. Der jeweilige Zeitaufwand, der Honoraransatz und die entstandenen Unkosten (Spesen) sind hingegen nicht ausgewiesen. Entsprechend wird von Rechtsanwalt Strausak im Begleitschreiben vom 12. Juli 2022 denn auch darum ersucht, "... die Parteientschädigung nach richterlichem Ermessen festzulegen," wie es in der verfahrensleitenden Verfügung vom 7. Juli 2022 für den Fall des Ausbleibens von Kostennoten denn auch in Aussicht gestellt worden war.

Von Rechtsanwalt Ries liegen dem Regierungsrat zur Beschwerde des Beschwerdeführers 4 im Wesentlichen eine (netto sechsseitige) Stellungnahme vom 29. Oktober 2019 und eine (knapp dreiseitige) Duplik vom 21. April 2020 vor. Immerhin ist zu beachten, dass - mit dem Vorliegen umfangreicher Grundlagenberichte - eine erhebliche Menge an Akten zu konsultieren war; ebenso aber auch, dass diese dem Rechtsvertreter aus dem vorangehenden Einspracheverfahren bereits weitgehend bekannt gewesen sein dürften. Rechtsanwalt Strausak schliesslich führt in seinem Schreiben ans BJD vom 12. Juli 2022 aus, der Aufwand seines Kollegen Ries in Sachen Beschwerde 4 dürfte - gemessen am Gesamtaufwand (alle vier Beschwerden) - ungefähr 15 % betragen haben.

In Würdigung der gesamten Umstände erweisen sich Parteikosten der Beschwerdegegnerin (in der Auseinandersetzung mit dem Beschwerdeführer 4) im Betrage von Fr. 1'800.00 als angemessen. Daraus resultiert ein Entschädigungsanspruch von Fr. 1'440.00 (Obsiegen zu 80 %).

Nach Verrechnung und minimal gerundet hat der Beschwerdeführer der Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung im Betrage von Fr. 880.00 zu leisten.

3. Prüfung von Amtes wegen

Die Planung erweist sich vorbehalten der unter Ziffer 4.1 gemachten Korrekturen als recht- und zweckmässig. Sie ist zu genehmigen.

4. **Beschluss**

- 4.1 Der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften "Riggenbachstrasse" mit Umweltverträglichkeitsprüfung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten wird - wie vorstehend erwogen (vgl. Ziff. 2.7.2.17, 2.7.3.13 und 2.7.4.13) - mit folgenden Änderungen (siehe jeweils den *kursiven* Text) genehmigt:
- § 5 Abs. 1 SBV wird wie folgt geändert/ergänzt: "Hochbauten sind innerhalb der im Nutzungsplan festgelegten Mantellinien der Baufelder A, B, C und D, E und F zulässig. Die Grenz- und Gebäudeabstände sind *im Innenverhältnis* durch die Baufelder festgelegt. *Gegenüber Parzellen ausserhalb des Planperimeters setzt die Ausschöpfung der Baufelder das Vorliegen der erforderlichen Näher- bzw. Grenzbaurechte wie auch der notwendigen Ausnahmegewilligungen zur Unterschreitung des Gebäudeabstandes voraus.*"
 - § 5 Abs. 8 SBV wird wie folgt ergänzt: "Für die Baufelder G und H ist für zukünftige Bauten und Ersatzbauten (sowie Teile davon) die oberirdische Volumetrie der bestehenden Bauten als äussere Begrenzungslinie massgebend. *Im Verhältnis zu Parzellen ausserhalb des Planperimeters gilt der Vorbehalt gemäss Absatz 1.*"
 - § 11 Abs. 1 SBV wird wie folgt ergänzt: "Die Anlieferung sowie Zu- und Wegfahrten für den motorisierten Individualverkehr sind im Plan dargestellt. *Die Zufahrt zur neuen Anlieferungsstelle im Südosten (bei Baufeld F) kann auch von Norden her (über Bifangplatz, Bifangstrasse und Riggenbachstrasse) erfolgen, die Wegfahrt hingegen nur gegen Süden (über die Louis Giroud-Strasse und Sälistrasse).*"
 - § 11 Abs. 3 SBV wird wie folgt geändert: "Die Parkplätze sind ab der ersten Minute zu bewirtschaften. *Bis zum Inkrafttreten eines allfälligen kommunalen Parkierungsreglements ist die Parkgebühr im Baubewilligungsverfahren festzulegen. Sie hat ab der ersten Minute und maximal für die erste Stunde mindestens Fr. 1.00 zu betragen. Der Ertrag darf den Parkplatzbenützenden nicht zurückerstattet werden.*"
 - § 11 Abs. 4 Alinea 2 SBV wird wie folgt ergänzt: "Im gesamten Gestaltungsplanperimeter sind maximal 685 Autoabstellplätze zulässig. *Auf diese Zahl werden bis zu ihrer definitiven Aufhebung auch die heute 154 bestehenden Abstellplätze ausserhalb des Perimeters auf den Parkplätzen Nrn. 4 und 5 (gemäss Darstellung im Raumplanungsbericht vom 21. Oktober 2016, Tabelle 3) auf der Parzelle Nr. 5983 angerechnet; ebenso allenfalls auf dieser Parzelle künftig andernorts erstellte (ober- oder unterirdische) Abstellplätze.*"
 - § 22 SBV wird ersatzlos gestrichen.
- 4.2 Sämtliche im Umweltverträglichkeitsbericht vom 21. Oktober 2016 aufgeführten Massnahmen zum Schutze der Umwelt (in Kapitel 6 des Berichts summarisch zusammengestellt und in den jeweiligen Fachkapiteln im Detail beschrieben) sind - als integrierende Bestandteile des Vorhabens - umzusetzen. Die Umsetzung der Umweltauflagen während der Bauphase ist durch eine Umweltbaubegleitung zu überwachen.
- 4.3 Das Ausstandsbegehren der Beschwerdeführerin 2 vom 12. Januar 2021 wird abgewiesen.
- 4.4 Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 wird im Sinne der Erwägungen (vgl. Ziff. 2.7.2.17) teilweise gutgeheissen und im Übrigen - soweit darauf einzutreten ist - abgewiesen.
- Der Beschwerdeführerin 1 werden Verfahrenskosten von Fr. 2'000.00 auferlegt. Der von ihr geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'000.00 wird auf ihren Kostenanteil angerechnet.

Die Beschwerdeführerin 1 hat der Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung von Fr. 1'800.00 zu leisten.

- 4.5 Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 wird im Sinne der Erwägungen (vgl. Ziff. 2.7.3.13) teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen.

Die Verfahrenskosten werden auf Fr. 3'000.00 festgelegt und wie folgt verteilt: Beschwerdeführerin: Fr. 2'400.00; Beschwerdegegnerin: Fr. 300.00; Vorinstanz: Fr. 300.00.

Der von der Beschwerdeführerin geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'500.00 wird auf ihren Kostenanteil angerechnet.

Die Stadt Olten hat der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung von Fr. 1'370.00 zu leisten.

Die Beschwerdeführerin hat der Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung von Fr. 1'240.00 zu leisten.

- 4.6 Die Beschwerde der Beschwerdeführerinnen 3 wird im Sinne der Erwägungen (vgl. Ziff. 2.7.4.13) teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen.

Die Verfahrenskosten werden auf Fr. 3'000.00 festgelegt und wie folgt verteilt: Beschwerdeführerinnen: Fr. 2'400.00; Beschwerdegegnerin: Fr. 600.00.

Der von den Beschwerdeführerinnen geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'800.00 wird auf ihren Kostenanteil angerechnet. Für den Ausstand von Fr. 600.00 haften die beiden Beschwerdeführerinnen solidarisch.

Die Beschwerdeführerinnen haben der Beschwerdegegnerin unter solidarischer Haftung eine Parteientschädigung von Fr. 406.30 zu leisten.

- 4.7 Die Beschwerde des Beschwerdeführers 4 wird im Sinne der Erwägungen (vgl. Ziff. 2.7.5.5 i.V.m. Ziff. 2.7.5.3 lit. b) wie folgt teilweise gutgeheissen: Die Baubewilligung für die vollumfängliche oder teilweise (Etappierung gemäss § 21 SBV) Realisierung des dem Gestaltungsplan zugrunde liegenden Projekts darf erst erteilt werden, wenn die gemäss Raumplanungsbericht vom 21. Oktober 2016 auf der Riggerbachstrasse einzurichtende vorgesehene Begegnungszone von der Stadt Olten rechtskräftig beschlossen ist. Soll die Baubewilligung früher erteilt werden, ist sie unter die entsprechende *aufschiebende Bedingung* zu stellen. Die beschlossene Begegnungszone wiederum ist spätestens mit Abschluss der Rohbauarbeiten in Kraft zu setzen.

Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

Die Verfahrenskosten werden auf Fr. 1'500.00 festgelegt und wie folgt verteilt: Beschwerdeführer: Fr. 1'200.00; Beschwerdegegnerin Fr. 300.00.

Der Kostenanteil des Beschwerdeführers ist durch den von ihm geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'500.00 gedeckt und wird mit diesem verrechnet. Der Überschuss von Fr. 300.00 wird dem Beschwerdeführer zurückerstattet.

Der Beschwerdeführer hat der Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung von Fr. 880.00 zu leisten.

- 4.8 Bestehende Pläne verlieren, soweit sie mit dem genehmigten Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften in Widerspruch stehen, ihre Rechtskraft und werden aufgehoben. Dies gilt insbesondere für den Gestaltungsplan "Louis-Giroud-Strasse" (gänzliche Aufhebung) und den Gestaltungsplan "Sälistrasse - Theodor-Schweizer-Weg" (teilweise Aufhebung gemäss Ziff. 2.2.3).

- 4.9 Die Einwohnergemeinde der Stadt Olten wird gebeten, dem Amt für Raumplanung bis am 31. Oktobere 2022 fünf gemäss Ziffer 4.1 korrigierte und unterzeichnete Exemplare der Sonderbauvorschriften zuzustellen.
- 4.10 Die Einwohnergemeinde der Stadt Olten hat eine Genehmigungsgebühr von Fr. 7'000.00 sowie Publikationskosten von Fr. 23.00, insgesamt Fr. 7'023.00 zu bezahlen. Dazu kommt eine Bearbeitungsgebühr des Amts für Umwelt für die Umweltverträglichkeitsprüfung von Fr. 21'000.00, ferner ein Kostenanteil von Fr. 300.00 aus dem Beschwerdeverfahren Nr. 2 (vgl. vorstehend Ziff. 4.5). Das Total von Fr. 28'323.00 wird dem Kontokorrent der Stadt Olten belastet.
- 4.11 Der Teilzonenplan mit Zonenvorschriften und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Riggbachstrasse steht vorab im Interesse der Grundeigentümerin. Der Stadt Olten steht es deshalb offen, die Planungs- und Genehmigungskosten gestützt auf § 74 Abs. 3 PBG ganz oder teilweise auf diese zu überwälzen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Rechtsmittelbelehrung

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

Kostenrechnung**Vögeli Käthi, Krummackerweg 51, 4600 Olten**

(Beschwerdeführerin 1)

Verfahrenskosten:	Fr. 2'000.00	(Fr. 1'000.00 von 1015004 / 054 auf
Kostenvorschuss:	Fr. 1'000.00	4210000 / 054 / 81087 umbuchen)
Ausstand:	<u>Fr. 1'000.00</u>	(4210000 / 054 / 81087)

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

Kostenrechnung**Novavest Real Estate AG, Feldeggstrasse 26, 8008 Zürich**(v.d. Rechtsanwältin Janine Spirig und/oder Rechtsanwalt
Dr. Dominik Strub, c/o SPR Rechtsanwälte AG, 4601 Olten)
(Beschwerdeführerin 2)

Anteil Verfahrenskosten:	Fr. 2'400.00	(Fr. 1'500.00 von 1015004 / 054 auf
Kostenvorschuss:	Fr. 1'500.00	4210000 / 054 / 81087 umbuchen)
Ausstand:	<u>Fr. 900.00</u>	(4210000 / 054 / 81087)

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

Kostenrechnung**Arte Konferenzzentrum AG, Riggerbachstrasse 10,
4600 Olten****(z.Hd. ImmoPallas AG, Louis Giroud-Strasse 20, 4600 Olten)**
(beide v.d. Rechtsanwalt Markus Spielmann, c/o aarejura Rechts-
anwälte, 4601 Olten)
(Beschwerdeführerinnen 3)

Anteil Verfahrenskosten:	Fr. 2'400.00	(Fr. 1'800.00 von 1015004 / 054 auf
Kostenvorschuss:	Fr. 1'800.00	4210000 / 054 / 81087 umbuchen)
Ausstand:	<u>Fr. 600.00</u>	(4210000 / 054 / 81087)

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

Kostenrechnung**Rechtsanwältin Ursula Ramseier, c/o Ramseier Anwalts-
kanzlei, 8608 Bubikon**(i.S. Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Niklaus-
Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn)
(Beschwerdeführer 4)

Kostenvorschuss:	Fr. 1'500.00	(Fr. 1'200.00 von 1015004 / 054 auf
Anteil Verfahrenskosten:	Fr. 1'200.00	4210000 / 054 / 81087 umbuchen)
Rückerstattung:	<u>Fr. 300.00</u>	aus 1015004 / 054

Kostenrechnung

Giroud Olma AG, Louis Giroud-Strasse 26, 4600 Olten
 (v.d. Rechtsanwalt Theo Strausak, Strausak Rechtsanwälte,
 4502 Solothurn)
 (Beschwerdegegnerin)

Anteil Verfahrenskosten (Beschwerde Nr. 2):	Fr.	300.00	(4210000 / 054 / 81087)
Anteil Verfahrenskosten (Beschwerde Nr. 3):	Fr.	600.00	(4210000 / 054 / 81087)
Anteil Verfahrenskosten (Beschwerde Nr. 4):	Fr.	300.00	(4210000 / 054 / 81087)

Ausstand: Fr. 1'200.00

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

Kostenrechnung

**Einwohnergemeinde der Stadt Olten, Stadthaus, Dor-
 nacherstrasse 1, Postfach, 4601 Olten**
 (Vorinstanz)

Genehmigungsgebühr:	Fr.	7'000.00	(4210000 / 004 / 80553)
Publikationskosten:	Fr.	23.00	(1015000 / 002)
Gebühr für UVP:	Fr.	21'000.00	(1015000 / 007)
Anteil Verfahrenskosten (Beschw. Nr. 2):	Fr.	300.00	(4210000 / 054 / 81087)

Fr. 28'323.00

Zahlungsart: Belastung im Kontokorrent Nr. 1011126 / 014

Beilage

Definitive Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle des Kantons Solothurn, datierend vom
 30. Mai 2018

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
 Bau- und Justizdepartement, Rechtsdienst (re und vs) (2)
 Bau- und Justizdepartement, Leiterin Administration (br) (Beschwerde Nr. 2019/82)
 Bau- und Justizdepartement/Debitorenbuchhaltung
 Bau- und Justizdepartement (cn) (zur Rückerstattung)
 Amt für Raumplanung (SC) (3) mit Akten und 1 gen. Dossier (später)
 Amt für Raumplanung, Debitorenkontrolle (Ci)
 Amt für Umwelt
 Amt für Umwelt, Rechnungsführung
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Amt für Finanzen, **zur Belastung im Kontokorrent**
 Amt für Finanzen, **zum Umbuchen**
 Sekretariat der Katasterschätzung
 Solothurnische Gebäudeversicherung (SGV), Baselstrasse 40
 Stadt Olten, Stadtpräsidium (z.Hd. Stadtrat), Dornacherstrasse 1, Postfach, 4601 Olten (mit Belastung im Kontokorrent) **(Einschreiben)** *[Vorinstanz]*
 Stadt Olten, Baudirektion, Dornacherstrasse 1, Postfach, 4601 Olten, mit 4 gen. Dossiers (später)
 S+B Baumanagement AG, Louis Giroud-Strasse 26, 4601 Olten
 Vögeli Käthi, Krummackerweg 51, 4600 Olten, mit Rechnung **(Einschreiben)**
[Beschwerdeführerin 1]
 Rechtsanwältin Janine Spirig und/oder Rechtsanwalt Dr. Dominik Strub, c/o SPR Rechtsanwälte AG, Belchenstrasse 3, Postfach, 4601 Olten, mit Rechnung **(Einschreiben)**
[Beschwerdeführerin 2 (Novavest Real Estate AG, Feldeggstrasse 26, 8008 Zürich)]
 Rechtsanwalt Markus Spielmann, c/o aarejura Rechtsanwälte, Baslerstrasse 44, Postfach 111, 4601 Olten (2-fach), mit Rechnung **(Einschreiben)**
[Beschwerdeführerinnen 3 (Arte Konferenzzentrum AG, Riggerbachstrasse 10, 4600 Olten, und ImmoPallas AG, Louis Giroud-Strasse 20, 4600 Olten)]
 Rechtsanwältin Ursula Ramseier, c/o Ramseier Anwaltskanzlei, Rosswiesstrasse 29, 8608 Bubikon **(Einschreiben)**
[Beschwerdeführer 4 (Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn)]
 Rechtsanwalt Theo Strausak, Strausak Rechtsanwälte, Florastrasse 2, Postfach 756, 4502 Solothurn, mit Rechnung **(Einschreiben)**
[Grundeigentümerin/Beschwerdegegnerin (Giroud Olma AG, Louis Giroud-Strasse 26, 4600 Olten)]
 Staatskanzlei zur Publikation im Amtsblatt, Rubrik Regierungsrat: „Stadt Olten: Genehmigung kommunaler Teilzonenplan mit Zonenvorschriften sowie Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften 'Riggerbachstrasse' mit Umweltverträglichkeitsbericht.

Der Umweltverträglichkeitsbericht, der Beurteilungsbericht der kant. Umweltschutzfachstelle (Amt für Umwelt) sowie der Beschluss des Regierungsrates werden in der Zeit vom 26. August 2022 bis am 5. September 2022 beim Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Zimmer Nr. 116, 4509 Solothurn, zur Einsichtnahme aufgelegt (Art. 20 Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung/UVPV; SR 814.011).

Wer zur Beschwerdeführung berechtigt ist, kann innerhalb von 10 Tagen gegen den Entscheid des Regierungsrates beim kantonalen Verwaltungsgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde einreichen. Die Beschwerdeschrift ist mindestens im Doppel einzureichen und hat einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.“