

Urteil vom 6. Juni 2016

Es wirken mit:

Präsidentin Scherrer Reber
Oberrichter Stöckli
Oberrichter Frey
Gerichtsschreiberin Droeser

In Sachen

B.,

Beschwerdeführer

gegen

1. **Regierungsrat des Kantons Solothurn**, Rathaus, 4509 Solothurn, vertreten durch Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
2. **Stadt Solothurn**, Barfüssergasse 17, 4502 Solothurn, vertreten durch Rechtsdienst der Stadt Solothurn, Stadtpräsidium, Baselstrasse 7, 4502 Solothurn
3. **Marti AG Solothurn**, Bauunternehmung, Bielstrasse 102, 4503 Solothurn,
4. **Coop Nordwestschweiz**, Kasparstrasse 7, Direktion Immobilien, 3027 Bern, Ziffer 3 und 4 vertreten durch Fürsprech und Notar Theo Strausak, Gurzelgasse 27, Postfach 1355, 4502 Solothurn

Beschwerdegegner

betreffend **Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse / Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Kofmehlareal Gibelinstrasse mit Umweltverträglichkeitsprüfung**

zieht das Verwaltungsgericht in **Erwägung**:

I.

1. Mit Beschluss vom 10. März 2009 (RRB Nr. 2009/387) genehmigte der Regierungsrat einen Teilzonen- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften, um auf den Parzellen GB Solothurn Nrn. 911 und 1739 den Bau eines Einkaufszentrums zu ermöglichen. Die dagegen erhobenen Beschwerden wies der Regierungsrat ab, soweit er überhaupt darauf eintrat.

2. Gegen diesen Beschluss erhob B. Beschwerde. Nach Durchführung eines Augenscheins schützte das Verwaltungsgericht den regierungsrätlichen Entscheid mit Urteil vom 15. Juli 2009 (VWBES.2009.107).

3. Das Bundesgericht hingegen hiess die bei ihm erhobene Beschwerde mit Urteil 1C_415/2009 vom 21. Januar 2010 gut, hob das Urteil des Verwaltungsgerichts auf und verweigerte dem Teilzonen- und Gestaltungsplan «Kofmehlareal/Gibelinstrasse» die Genehmigung, weil das Einkaufszentrum nicht zuvor im Richtplan festgelegt worden war. Der kommunale Teilzonen- und Gestaltungsplan sei mit dem kantonalen Richtplan darum nicht vereinbar. Die weiteren Rügen von B. musste das Bundesgericht aufgrund der Gutheissung aus formellen Gründen gar nicht mehr prüfen.

4. Der Regierungsrat legte infolgedessen mit Beschluss vom 14. Dezember 2010 im Richtplan (SW-5) im Planquadrat D8 ein Einkaufszentrum bzw. einen Fachmarkt im Sinne einer publikumsintensiven Anlage PA fest (RRB Nr. 2010/2393).

5. Daraufhin beschloss die Grundeigentümerin, die bisherige Planung zu überarbeiten (Änderung des Zonenplans und Gestaltungsplans mit Sonderbauvorschriften, beide datierend vom 7. März 2012). Die wesentliche Änderung bestand darin, die Höhe der Bauten auf 14 m ab gewachsenem Terrain zu reduzieren.

6. Vom 28. Juni 2012 bis 30. Juli 2012 wurden diverse Unterlagen unter dem Titel «Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse» sowie «Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Kofmehlareal Gibelinstrasse (COOP)» ein erstes Mal öffentlich aufgelegt. Dagegen wurden mehrere Einsprachen erhoben, u.a. auch von B..

7. Ende 2012 führte die Stadt Solothurn mit den Einsprechern eine Besprechung mit Diskussion über einen Vergleichsvorschlag der Bauherrschaft durch. B. hatte die Bauherrschaft offenbar vorgängig telefonisch informiert, er sei weder mit dem Auflageprojekt noch mit dem Vergleichsvorschlag einverstanden.

8. Die Stadt Solothurn gelangte in der Folge zur Überzeugung, auch der Umweltverträglichkeitsbericht sei formell öffentlich aufzulegen und zudem sei die Planauflage nicht nur im kommunalen Publikationsorgan, sondern auch im kantonalen Amtsblatt bekannt zu machen (UVP-pflichtige Anlage). Auf diesen Umstand wur-

den die Einsprecher mit Mitteilung vom 20. Januar 2014 aufmerksam gemacht. Gleichzeitig wurden die hängigen Einsprachen bis nach Ablauf der Publikation sistiert; die Einsprecher wurden auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht, ihre Eingaben während der neuerlichen Auflage zu ergänzen.

9. Die zweite öffentliche Auflage erfolgte vom 10. Februar bis 11. März 2014 und wurde im amtlichen Publikationsorgan der Stadt Solothurn sowie im kantonalen Amtsblatt publiziert. Der Titel lautete «Änderung Bauzonenplan Kofmehlaréal Gibelinstrasse sowie Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Kofmehlaréal Gibelinstrasse, inkl. Umweltverträglichkeitsbericht und Stellungnahme der kantonalen Behörde». B. ergänzte seine ursprüngliche Einsprache vom 30. Juli 2012 mit Eingabe an die Stadt vom 11. März 2014.

10. Der Gemeinderat wiederum ergänzte mit Beschluss vom 19. August 2014 in teilweiser Gutheissung zweier Einsprachen (der Anwohnerschaft und des Verkehrsclubs Schweiz) § 8 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften. U.a. legte er einen Bereich für Parkgebühren fest. Zudem wurde im aufgelegten Plan «Änderung Bauzonenplan Kofmehlaréal Gibelinstrasse» die bisherige «Zone» neu als «Spezialzone für publikumsintensive Betriebe (gemäss RRB Nr. 2005/1600 vom 12. Juli 2005)» bezeichnet. Die Einsprachen wies der Gemeinderat im Übrigen ab, soweit er darauf eintrat. Bauzonen- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften wurden beschlossen, ebenso der Umweltverträglichkeitsbericht und die Teilrevision des Bau- und Zonenreglements der Stadt Solothurn (Bereich Zonenvorschriften).

11. Gegen diesen Gemeinderatsbeschluss erhob B. am 29. September 2014 Beschwerde beim Regierungsrat, ergänzt mit Eingabe vom 22. Oktober 2014. Zusammenfassend beantragte er die Nichtgenehmigung der Zonenplan- und Zonenreglementsänderung sowie des Gestaltungsplans mit Sonderbauvorschriften.

12. Der Regierungsrat wies die Beschwerde mit RRB Nr. 2016/25 vom 12. Januar 2016 ab, soweit er darauf eintrat. Gleichzeitig genehmigte er die Änderung des Bauzonenplans Kofmehlaréal Gibelinstrasse und den Gestaltungsplan Kofmehlaréal Gibelinstrasse mit Sonderbauvorschriften. In Ziff. 3.2 des Beschlusses hielt er fest, die im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom März 2011 sowie den ergänzenden Angaben zum UVB vom Januar 2012 aufgeführten Massnahmen zum Schutz der Umwelt seien umzusetzen.

13. Dagegen gelangte B. am 1. Februar 2016 ans Verwaltungsgericht. Innert Frist ergänzte er seine Beschwerde mit Eingabe vom 19. Februar 2016 und stellte zahlreiche Rechtsbegehren. Im Wesentlichen beantragte er – wie bereits vor dem Regierungsrat – die Aufhebung der Zonenplan- und Zonenreglementsänderung sowie des Gestaltungsplans mit Sonderbauvorschriften. Eventualiter seien der Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften und der Teilzonenplan zur Überarbeitung an den Gemeinderat bzw. die Planungskommission zurückzuweisen. Ebenfalls mit Eventualantrag verlangte der Beschwerdeführer, es seien das Richtprojekt, der UVB und der Raumplanungsbericht zur Überarbeitung an die Bauherr-

schaft oder den Gemeinderat bzw. die Planungskommission zurückzuweisen. Begehren 1d enthält die Forderung, eventualiter sei die Änderung des Zonenreglements der Gemeindeversammlung zur Abstimmung vorzulegen. Daneben verlangte der Beschwerdeführer einen Luftmassnahmeplan im Bereich der Arealzubringer und eventualiter einzelne «Luftmassnahmen» für die geplante Anlage. Es seien verschärfte Massnahmen anzuwenden. Schliesslich forderte der Beschwerdeführer diverse Änderungen bzw. Ergänzungen der Sonderbauvorschriften, alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen. Für das Verfahren vor Verwaltungsgericht wurde explizit eine Parteientschädigung von CHF 2'500.00 geltend gemacht.

14. Das Bau- und Justizdepartement schloss am 14. März 2016 namens des Regierungsrats auf Abweisung der Beschwerde, soweit darauf eingetreten werden könne. Die nämlichen Anträge stellte die Bauherrschaft, die Marti AG und Coop Nordwestschweiz, am 17. März 2016. Und auch die Stadt Solothurn beantragte mit Schreiben vom 21. März 2016, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei.

15. Auf die weiteren Ausführungen der Parteien wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen. Im Übrigen wird auf die Akten verwiesen.

II.

1.1 Die Beschwerde ist frist- und formgerecht erhoben worden. Sie ist zulässiges Rechtsmittel und das Verwaltungsgericht zur Beurteilung zuständig (vgl. § 49 Gerichtsorganisationsgesetz, GO, BGS 125.12). Der Beschwerdeführer ist als Eigentümer eines dem Planperimeter gegenüberliegenden Grundstücks durch die zu erwartenden Immissionen in schützenswerten Interessen berührt, hat am Vorverfahren teilgenommen und ist damit zur Beschwerde legitimiert. Auf die Beschwerde ist grundsätzlich einzutreten.

1.2 Über weite Teile seiner Rechtsschriften übt der Beschwerdeführer appellatorische Kritik an den Vorentscheiden, ohne sich mit deren Argumentation auseinanderzusetzen und aufzuzeigen, weshalb darin eine Rechtsverletzung liegen soll. Soweit er nur seine vor dem Regierungsrat gemachten Vorbringen wiederholt, ohne auf die Ausführungen im angefochtenen Entscheid näher einzugehen, ist auf die Rügen mangels rechtsgenügender Begründung (§ 68 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes, VRG; BGS 124.11) grundsätzlich nicht einzutreten.

2. Wie bereits früher im Verfahren macht der Beschwerdeführer auch vor Verwaltungsgericht diverse Verletzungen des Anspruchs auf rechtliches Gehör geltend. Aufgrund des formellen Charakters des Gehörsanspruchs sind diese Rügen vorab zu prüfen, würde doch deren Gutheissung unter Umständen zu einer sofortigen Aufhebung des angefochtenen Entscheids führen.

2.1 Die aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV) fliessende grundsätzliche Pflicht der Behörde, ihren Entscheid zu begründen, bedeutet nicht,

dass sie sich mit jeder tatbeständlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen muss. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. Der Bürger soll wissen, warum die Behörde entgegen seinem Antrag entschieden hat, damit er gegebenenfalls den Entscheid sachgerecht anfechten kann (BGE 134 I 83 E. 4.1 S. 88; 133 I 270 E. 3.1 S. 277; je mit Hinweisen).

2.2 Diesen Anforderungen genügen sowohl der regierungsrätliche als auch der kommunale Entscheid. Dass die involvierten Behörden den Anträgen des Beschwerdeführers nicht entsprochen haben, liegt daran, dass sie den Sachverhalt rechtlich anders gewürdigt haben als er. Daraus folgt aber nicht automatisch eine Verletzung des rechtlichen Gehörs. Insbesondere die Gemeinde hat sich ausführlichst mit den einzelnen Einspruchspunkten auseinandergesetzt. Auch die Erwägungen des Regierungsrats zu seiner eigenen Kognition sind nicht zu beanstanden. Die (Nutzungs-)Planungshoheit liegt grundsätzlich bei der Gemeinde (§ 14 des Planungs- und Baugesetzes; PBG, BGS 711.1). Unmissverständlich ist § 18 Abs. 2 PBG: Der Regierungsrat entscheidet über die Beschwerden, überprüft die Pläne auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit und auf die Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen. Pläne, die rechtswidrig oder offensichtlich unzweckmässig sind und Pläne, die übergeordneten Planungen widersprechen, weist er an die Gemeinde zurück. Daraus folgt, dass eine Planung, die nicht offensichtlich zweckwidrig ist, genehmigt werden kann bzw. muss, sofern sie den einschlägigen Normen entspricht. Sind mehrere zweckmässige Lösungen denkbar, obliegt es nicht dem Regierungsrat, der Gemeinde eine davon vorzuschreiben.

2.3 Auf Bundesebene verlangt Art. 33 Abs. 3 lit. b des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) die volle Überprüfung der angefochtenen Verfügungen und Nutzungspläne durch wenigstens eine Beschwerdebehörde. Eine solche volle Überprüfung bedeutet nach langjähriger Rechtsprechung die Prüfung, ob Rechtsverletzungen einschliesslich Überschreitung, Unterschreitung oder Missbrauch des Ermessens vorliegen, die Prüfung, ob der rechtserhebliche Sachverhalt unrichtig oder unvollständig festgestellt wurde, und die Prüfung, ob eine Massnahme unangemessen ist (Heinz Aemisegger/Stephan Haag, Praxiskommentar zum Rechtsschutz in der Raumplanung, Bern 2010, Art. 33 RPG N 71). Mit der Pflicht zur vollen Überprüfung wird aber nicht ausgeschlossen, dass sich die Rechtsmittelinstanz eine gewisse Zurückhaltung auferlegt, wenn der unteren Instanz im Zusammenhang mit der Anwendung unbestimmter Gesetzesbegriffe oder bei der Handhabung des Planungsermessens ein Beurteilungsspielraum oder Ermessensbereich zusteht. Vielmehr wird dies in Art. 2 Abs. 3 RPG von übergeordneten gegenüber nachgeordneten Behörden ausdrücklich verlangt. Die Rechtsmittelinstanzen sollen insbesondere bei Planüberprüfungen nicht ihr Ermessen an die Stelle des Ermessens des Planungsträgers setzen (Aemisegger/Haag, a.a.O., N 73, mit zahlreichen Hinweisen zur Rechtsprechung).

2.4 Wenn sich also der Regierungsrat bei der Überprüfung von Planvarianten eine gewisse Zurückhaltung auferlegt, hält er sich an die raumplanungsrechtlich vorgegebenen Grundanforderungen, ohne damit das rechtliche Gehör des Beschwer-

deführers zu verletzen. Richtig sind im Übrigen die Ausführungen des Regierungsrats, wonach die Gemeinde die Rahmenbedingungen wie Luftmassnahmenplan und bestehende Erschliessung nicht nach eigenem Gutdünken im Gestaltungsplanverfahren ändern kann. Sie hat diese wohl zu respektieren und die (jüngere) Planung darauf abzustimmen. Eigenhändige Änderungen sind ihr aber verwehrt. Desgleichen war ihr nicht vorzuwerfen, dass sie während des Einspracheverfahrens nicht auf andere Planungsvarianten zurückgekommen ist bzw. keine solchen vorgeschlagen hat. Ein derartiges Vorgehen wäre zwar aus rechtlichen Gründen nicht von vornherein ausgeschlossen, würde aber je nachdem eine Neuauflage der Planung bedingen, um etwaige Drittrechte zu wahren (vgl. § 19 PBG). Gerade im Gestaltungsplanverfahren geht die Initiative vom Grundeigentümer aus, so dass die Gemeinde bei einer von ihr als recht- und zweckmässig erachteten Planung nicht gehalten ist, im Einspracheverfahren auf den aufgelegten Plan zurückzukommen. Aus dem Umstand, dass sie den diesbezüglichen Anträgen des Beschwerdeführers nicht gefolgt ist, lässt sich kein Vorwurf der Gehörsverletzung ableiten.

2.5 Insgesamt kann auf die zutreffenden Erwägungen des Regierungsrats unter Ziff. 2.1.3 des angefochtenen Beschlusses verwiesen werden. Und wie gesehen, hat auch der Regierungsrat selber mit seinem ausführlichen 15-seitigen Entscheid das rechtliche Gehör des Beschwerdeführers nicht verletzt. Dass Letzterer in der Lage war, seine Rechte gehörig zu wahren, zeigen auch seine umfangreichen Eingaben vor Verwaltungsgericht.

3. Der Beschwerdeführer bemängelt weiter den Raumplanungsbericht in umfassender Weise. Einerseits sei er nicht durch die gesetzlich zuständige Behörde erarbeitet worden. Andererseits entsprächen Inhalt und Darstellung nicht den gesetzlichen Anforderungen.

3.1 Der Regierungsrat hat sich im angefochtenen Entscheid bereits eingehend mit der Urheberschaft des Raumplanungsberichts auseinandergesetzt. Selbst wenn zunächst ein privates Planungsbüro mit der Ausarbeitung der Unterlagen befasst hat, ändert dies nichts daran, dass eigentliche Planungsbehörde der Gemeinderat ist. Zwar hat – wie das gerade im Gestaltungsplanverfahren meist der Fall ist – die private Grundeigentümerin den Bericht in Auftrag gegeben. Die Überprüfung auf Recht- und Zweckmässigkeit, die Durchführung des Mitwirkungsverfahrens, die öffentliche Auflage wie auch die Beschlussfassung lagen aber allein in der Kompetenz des Gemeindeorgans. Eine gesetzliche Grundlage, wonach zwingend der Gemeinderat den Auftrag für die Planausarbeitung (zu welcher auch der Raumplanungsbericht gehört) erteilen müsste, besteht weder auf Bundes- noch auf kantonaler Ebene. Wie der Regierungsrat erwogen hat, ist diese Rüge unbegründet.

3.2 Auch was die behaupteten inhaltlichen Mängel anbelangt, kann dem Beschwerdeführer nicht gefolgt werden. Art. 47 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) legt unter der Marginalie «Berichterstattung gegenüber der kantonalen Genehmigungsbehörde» fest, dass die Behörde, welche die

Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde (Art. 26 Abs. 1 RPG) Bericht darüber zu erstatten hat, wie die Nutzungspläne die Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG), die Anregungen aus der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG), die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG) und den Richtplan (Art. 8 RPG) berücksichtigen und wie sie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung tragen. Diesen Anforderungen genügt der Bericht: Er beschreibt in einem ersten Schritt die Ausgangslage und in Ziff. 2 das Vorhaben an sich. Sodann wird Bezug genommen auf die raumplanerischen Grundlagen und die Übereinstimmung des Vorhabens damit. Die Planungsinstrumente werden dargelegt, die Erschliessung aufgezeigt und schliesslich – wenn auch von der Darstellung her nur rudimentär – eine Interessenabwägung der wichtigsten einander gegenüberstehenden Faktoren gemacht. Zum Schluss führt der Raumplanungsbericht in chronologischer Abfolge die bisherigen und noch ausstehenden Planungsschritte auf. Etwas kurz fällt der Bezug auf die Umweltschutzgesetzgebung aus, was aber mit Blick auf den heute nicht mehr notwendigen und freiwillig ergänzten Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) hingenommen werden kann. Wiederholungen wären nicht zweckmässig. Das gilt auch für die Rüge des Beschwerdeführers, wonach der Mitwirkungsbericht im Raumplanungsbericht nicht dargestellt worden sei. Es kann nicht Sinn des Raumplanungsberichts sein, sämtliche im Verlauf des Verfahrens ergangene Stellungnahmen, Einschätzungen und Einzelberichte quasi im «copy and paste»-Verfahren wiederzugeben. Der Nutzen eines derartigen Aufwands ist weder ersichtlich noch dargetan. Sowohl der Umweltverträglichkeitsbericht als auch das Verkehrsgutachten der Kontextplan AG werden im Raumplanungsbericht S. 3 erwähnt. Die unübersichtliche Aufzählung unzähliger Normen, die der Beschwerdeführer im Raumplanungsbericht berücksichtigt haben will, ist darum unbehelflich und vermag die behaupteten Mängel inhaltlicher Art nicht zu belegen.

3.3 Im Zusammenhang mit dem Raumplanungsbericht macht der Beschwerdeführer diverse materielle Mängel der Planung an sich geltend, auf welche unter Rücksichtnahme auf die Chronologie der Beschwerdeschrift an dieser Stelle einzugehen ist. Da er gewisse Vorbehalte auch an anderen Stellen seiner Eingabe anbringt, ist schon hier eine vertiefte Auseinandersetzung mit den diversen Problemkreisen angezeigt. Soweit der Beschwerdeführer auch im Zusammenhang mit dem aus seiner Sicht mangelhaften Raumplanungsbericht wieder Bezug auf Sachverhalte nimmt, die ausserhalb des Planungssperimeters liegen (etwa auf das Projekt «Weitblick»), ist er nicht zu hören.

3.3.1 So fordert der Beschwerdeführer u.a. eine «Nachführung der Luftqualitätsdaten und –studien», eine Darstellung und Diskussion der Luftqualitätsdaten, einen Ausbau des Busverkehrsangebots und die Streichung der «PA-Standorte Obach und Kofmehl». Generell rügt er in seiner Beschwerde die fehlende Anpassung bzw. Übereinstimmung mit dem Luftmassnahmenplan.

3.3.2 Das Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) verlangt in Art. 11 Abs. 3, dass die Emissionsbegrenzungen verschärft werden, wenn feststeht oder zu erwarten ist,

dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden. Die entsprechende Pflicht statuieren auf Verordnungsstufe Art. 5 und Art. 9 der Luftreinhalteverordnung (LRV; SR 814.318.142.1): Ist zu erwarten, dass eine einzelne geplante Anlage übermässige Immissionen verursachen wird, obwohl die vorsorglichen Emissionsbegrenzungen eingehalten sind, so verfügt die Behörde für diese Anlage ergänzende oder verschärfte Emissionsbegrenzungen (Art. 5 LRV). Wieweit verschärfte Emissionsbegrenzungen getroffen werden müssen, hängt zunächst davon ab, ob das geplante Bauvorhaben in einem lufthygienisch übermässig belasteten Gebiet liegt. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung richtet sich die Abgrenzung von durchschnittlichen und überdurchschnittlichen Emissionen nicht abstrakt nach absoluten Zahlen oder Prozenten, sondern sie hat die Besonderheiten der fraglichen Nutzungszone zu berücksichtigen (vgl. BGE 124 II 272 E. 4c/ee S. 282 f.).

Soweit es rechtmässig ist, innerhalb einer Nutzungszone mit einem Gestaltungsplan eine Sondernutzungszone zu errichten, in der grösstenteils publikumsintensive Einrichtungen angesiedelt werden, ist es daher grundsätzlich auch nicht ausgeschlossen, für die Einstufung der Emissionsintensität eines Bauprojekts auf den Durchschnitt der Sondernutzungszone abzustellen. Da das allerdings zwangsläufig zu erhöhten Emissionswerten führt, ist diesfalls durch anderweitige geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass die Emissionen insgesamt ein lufthygienisch vertretbares Mass nicht überschreiten. Ist eine solche Emissionsbegrenzung gewährleistet, kommt es aus Sicht des Bundesrechts nicht darauf an, ob sich die getroffenen Massnahmen strikt nach den kantonalen Vorgaben richten oder eine andere geeignete Lösung getroffen wird. Weiter hängen Umfang und Zeitpunkt der anzuordnenden Massnahmen gemäss höchstrichterlicher Praxis davon ab, ob die geplante Anlage gemessen an der betreffenden Nutzungszone durchschnittliche oder überdurchschnittliche Emissionen erzeugt. Im letzteren Fall müssen alle Massnahmen gemäss Massnahmenplan und zusätzlich alle weiteren Massnahmen mit der Genehmigung der Anlage angeordnet werden, soweit diese verhältnismässig und lastengleich sind. Das Bundesgericht hat insbesondere mehrfach Parkraumbeschränkungen als zulässige Emissionsbegrenzungsmassnahme beurteilt (vgl. etwa BGE 131 II 81; Urteil 1C_405/2012 vom 12. September 2013 E. 2.5).

3.3.3 Planerisch wurde die Grundlage für die Ansiedlung eines publikumsintensiven Einkaufszentrums mit der vom Bundesgericht geforderten Richtplananpassung nun geschaffen. Unbestritten ist, dass die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2 : $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und Schwebestaub (PM_{10} : $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) gemäss Anhang 7 LRV auf den Zufahrtsachsen zum Areal erreicht oder sogar (leicht) überschritten werden (vgl. UVB vom März 2011 Ziff. 6.2). Dies liegt aber am vorbestehenden dichten Verkehrsaufkommen durch die Westumfahrung. Das Amt für Umwelt (AfU) hat die Ausführungen des UVB geprüft und gelangte in seiner Stellungnahme vom 16. September 2011 zum Schluss, der vom Einkaufszentrum ausgelöste Verkehr verursache auf den Zufahrtsstrassen eine Zusatzbelastung von $0.8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bezüglich der NO_2 -Konzentration (Referenzjahr 2010). Das Vorhaben verursache darum für sich allein keine übermässigen Emissionen und es seien nur vorsorgliche Massnahmen umzusetzen, keine verschärften Emissionsbegrenzungen.

3.3.4 Gegenüber den ursprünglichen Verkehrsmodellen und den daraus abgeleiteten Immissionsprognosen wurde dann aufgrund des Verkehrsmodells «Solothurn/Grenchen/Wasseramt, 2010, Ist-Zustand 2010 und Prognosezustand 2020» des Ingenieurbüros Roland Müller das gesamte Projekt nochmals überprüft. Dabei ergab sich Folgendes: Die Verkehrszahlen auf der Westumfahrung fallen höher aus als zuvor erwartet. Diese stösst früher an Kapazitätsgrenzen, was zu höheren Emissionen führt. Der Schwerverkehrsanteil beträgt demgegenüber lediglich 3 %, während frühere Modellierungen von 6 % ausgegangen waren. Im Bericht «Ergänzende Angaben zum Umweltverträglichkeitsbericht Gestaltungsplan Kofmehlareal Solothurn» vom Januar 2012 ging das beauftragte Büro KBP Bern davon aus, dass der Direktanschluss der Weststadt an die Westtangente bis 2020 realisiert werde, was zu erheblich geringeren Verkehrsflüssen auf der Gibelinstrasse Süd und der Segetzstrasse führen werde. Die städtische Hintergrundbelastung wurde auf $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgesetzt (Referenzstation Altwyberhüsli). Für die Gibelin- und die Segetzstrasse wurde eine zusätzliche Hintergrundbelastung von $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Folge der Westumfahrung angenommen. In Übereinstimmung mit dem gesamtschweizerischen Trend gingen die Berichtersteller davon aus, dass sich die Hintergrundbelastung in den nächsten zehn Jahren (also damals bis 2022) kaum verändere. Zur Berücksichtigung der sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe auf der Westumfahrung wurden die Morgen- und Abendspitze für 2015 als «gesättigt» und für 2020 hälftig als «gesättigt» bzw. «stop and go» simuliert. Die Hälfte des Verkehrs wurde als «flüssig» angenommen. Daraus ergab sich wenig überraschend, dass prozentual die höchste Zusatzbelastung in diesem Gebiet der Verkehr des Kofmehlareals ausmachen werde. Die Gesamtbelastungen würden dort aber klar unter dem Grenzwert bleiben. Die Zusatzbelastungen auf der Westumfahrung aufgrund des Kofmehlareals seien äusserst gering. Obwohl es sich beim Vorhaben aus lufthygienischer Sicht um einen überdurchschnittlichen Emittenten von Luftschadstoffen handle, bewegten sich die Zusatzbeiträge an die Luftbelastung durch eine einzelne Anlage wie üblich auf einem bescheidenen Niveau.

3.3.5 Aufgrund der insgesamt im Verhältnis zur vorbestehenden Belastung geringen Zusatzbelastung durch ein künftiges Einkaufscenter dürfte dieses keine übermässigen Emissionen verursachen. Damit behält aber auch die grundsätzliche Einschätzung des AfU ihre Gültigkeit. Es hatte in seiner vorläufigen Beurteilung vom 16. September 2011 gefolgert, es sei lediglich zu prüfen, ob genügend vorsorgliche Emissionsbegrenzungen i.S.v. Art. 11 Abs. 2 USG, Art. 4 und Art. 18 LRV (Vorsorgeprinzip) ins Projekt integriert worden seien (Beschränkung des durchschnittlichen Tagesverkehrs [DTV], Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzzahl, Verbesserung der öV-Anbindung, Optimierung des Langsamverkehrs, Mobilitätsverhalten der Angestellten, Massnahmen zur Energieversorgung und zum effizienten Einsatz von Energie). Diesen Themen wurde in den Sonderbauvorschriften (SBV) hinreichend Rechnung getragen (vgl. §§ 7, 8 und 10 SBV). Zu dieser Auffassung gelangte auch das AfU, welches diese Massnahmen als vergleichbar mit denjenigen von anderen Projekten in der Region einschätzte, die einer ähnlichen Nutzung dienen. Für das Verwaltungsgericht besteht kein Anlass, von der Einschätzung der kantonalen Fachstelle abzuweichen.

3.3.6 Dass die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs abnehmen, geht auch aus dem vom Regierungsrat erwähnten Rundschreiben zum Projekt «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen» der Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Raumentwicklung (ARE) vom 9. April 2013 hervor. Die Bedeutung von verkehrsintensiven Einrichtungen als Ursache für übermässige Immissionsbelastungen nehme damit generell ab und lokale Faktoren (z.B. bereits existierende lufthygienische Belastung am Standort, übriges Verkehrsaufkommen) würden im Einzelfall an Gewicht gewinnen (Rundschreiben, Ziff. 4).

3.3.7. Hinzu kommt, dass inzwischen die in Fussdistanz zum Areal liegende Bahnstation «Solothurn Allmend» in Betrieb genommen wurde, wodurch die bereits vorher gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr noch verbessert wurde. Der Zug aus Solothurn verkehrt halbstündlich, der aus Grenchen kommende dreimal stündlich. Die Bushaltestelle Grenchenstrasse wird durch die Buslinien 1, 2, 3, 4 sowie 5/7 bedient, diejenige an der Gibelinstrasse durch die Linien 5/7. Damit erreicht der Standort die Erschliessungsgüte B nach der VSS Norm SN 641 400. Nach der neuen Berechnungsmethodik des ARE (Bundesamt für Raumentwicklung, ÖV-Güteklassen, Berechnungsmethodik ARE, Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, vom November 2011, letzte Aktualisierung März 2016, <http://map.are.admin.ch>, abgerufen am 31. März 2016) liegt das Areal sogar zu einem grossen Teil in einem Gebiet der öV-Güteklasse A, die restliche Parzelle sicher in der Klasse B. Ob denn das gut ausgebaute öV-Angebot tatsächlich für den Einkauf in einem grossen Center genutzt wird, sei dahingestellt. Aufgrund des Rundschreibens von BAFU und ARE vom 9. April 2009 ist dies fraglich. Jedenfalls wird auch damit dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip und der (zumindest bis anhin) einschlägigen Rechtsprechung Rechnung getragen, indem immerhin die Möglichkeit dazu besteht. Bereits im Urteil VWBES.2009.107 hat nämlich das Verwaltungsgericht auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung verwiesen, wonach Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht im Einflussbereich der privaten Bauherrschaft liegen und es sich nicht um Betriebsvorschriften i.S.v. Art. 12 Abs. 1 lit. c USG handelt. Dies schliesst jedoch nicht aus, dass gestützt auf andere bundesrechtliche oder kantonale Rechtsnormen derartige Massnahmen ergriffen oder verlangt werden können. Allerdings enthält das Bundesrecht nur allgemeine Grundsätze zur Voraussetzung der hinreichenden Erschliessung und verlangt namentlich auch keine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr. Es wird demnach dem kantonalen Recht überlassen, Anforderungen an die Erschliessung einzelner Bauvorhaben durch den öffentlichen Verkehr aufzustellen (Urteil 1A.125/2005 vom 21. September 2005 E. 9.2.1 und 9.2.2, publ. in URP 2006 S. 151, mit weiteren Hinweisen). Weiter erscheint als durchaus angebracht, bei der Auslegung solcher Vorschriften auf die gegebenen örtlichen Verhältnisse und die bestehenden Infrastrukturen Rücksicht zu nehmen. Dies gilt vor allem dann, wenn es - wie hier - um die Konkretisierung eines unbestimmten Rechtsbegriffes (vorliegend etwa «angemessenes Fahrplanangebot») geht, bei welcher den Bau- und Planungsbehörden ein Beurteilungs-

spielraum zugestanden werden muss (Urteil 1A.318/2005 vom 27. Februar 2007 E. 7.3.2 f).

Die diesbezüglichen Vorbehalte des Beschwerdeführers auch an anderer Stelle in seiner Rechtsschrift sind demnach unberechtigt und nicht belegt. Die Richtplangaben, wonach ein öV-Anschluss in unmittelbarer Nähe zum Standort mit angemessenem Fahrplanangebot bereits vorhanden sein bzw. sonst auf Kosten der Gesuchsteller realisiert werden muss (in der Regel VSS Güteklasse B), sind jedenfalls erfüllt (Richtplantext SW-5.2.4) sind erfüllt. Und die Vorgabe von § 28 Abs. 2 i.V.m. § 46 Abs. 1 lit. c PBG, wonach bei verkehrsintensiven Anlagen gemäss kantonalem Richtplan überdies die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein muss, ist ebenfalls gegeben.

3.3.8 Was schliesslich die vom Beschwerdeführer wiederholt verlangte Anpassung des Luftmassnahmenplans anbelangt bzw. die Behauptung, ein solcher fehle gänzlich, ist Folgendes festzuhalten: Art. 44a USG und Art. 31 bis 34 LRV verpflichten die Kantone zur Erstellung von Massnahmenplänen, wenn trotz den vorsorglichen Emissionsbegrenzungen feststeht oder zu erwarten ist, dass die Immissionsgrenzwerte der LRV wegen einer Mehrzahl von Luftschadstoffverursachern überschritten werden. Der Massnahmenplan wird vom Regierungsrat beschlossen und ist für die Behörden verbindlich. Die Massnahmen sind innert fünf Jahren umzusetzen. Im Kanton Solothurn löste der Luftmassnahmenplan LMP08 den Massnahmenplan aus dem Jahre 2001 (LMP2000) ab. Angesichts der Tatsache, dass bezüglich einzelner Luftschadstoffe im Kanton Solothurn die Belastungsgrenzwerte flächendeckend nicht eingehalten werden können, weist der Luftmassnahmenplan LMP08 das gesamte Kantonsgebiet als Massnahmenplangebiet aus. Er bezeichnet innerhalb von fünf Quellengruppen Handlungsfelder und listet die aufgrund der früheren Massnahmenpläne bereits umgesetzten Massnahmen auf. Innerhalb der bezeichneten Handlungsfelder werden in Massnahmenblättern einzelne, konkrete Aufträge formuliert, welche innert fünf Jahren durch die bezeichneten Dienststellen umzusetzen sind. Im ersten Umsetzungspaket enthält der LMP08 insgesamt 17 Massnahmen. Im Rechenschaftsbericht 2008-11 zog das AfU eine erste Bilanz und zeigte auf, leider hätten nicht alle umgesetzten Massnahmen auch zum Erfolg geführt, d.h. zu einer Verminderung der Schadstoffemissionen. Im LMP08 wird auf den Seiten 11 bis 19 detailliert erläutert, warum es für die Kantone immer schwieriger wird, neue griffige Massnahmen vorzuschlagen und umzusetzen. Dies hänge damit zusammen, dass im Bereich Luftreinhaltung immer mehr national oder international geregelt werde und/oder, dass für neue Massnahmen die politische und gesellschaftliche Akzeptanz fehle. Auch der Cercl'Air (Vereinigung der Luftreinhaltfachleute der Kantone) habe festgestellt, dass es immer weniger Möglichkeiten für neue Massnahmen gebe. Die Vereinigung habe deshalb eine schweizweite Arbeitsgruppe gebildet, die Vorschläge für die zukünftige Ausrichtung der Luftmassnahmenplanung erarbeite. Bevor eine neue Massnahmenplanung für den Kanton Solothurn erarbeitet werde, würden die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe abgewartet. Für die Periode 2012 bis 2014 stehe die Umsetzung der laufenden Massnahmen im Vordergrund. Zudem würden die bereits eingeführten Massnahmen konsequent weitergeführt (Rechenschaftsbericht

2008-11, S. 2). Positiv hervorgehoben wird indes auch, dass sich die Luftqualität im Kanton Solothurn in den letzten 20 Jahren wesentlich verbessert habe. Nach wie vor seien aber hauptsächlich in städtischen Gebieten und entlang stark befahrener Strassen die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub zeitweise überschritten (hauptsächlich in den Wintermonaten). Die durch die Sonneneinstrahlung bedingte Ozonbildung führe überall, aber vor allem in den ländlichen Gebieten und in den Jurahöhen in den Sommermonaten zu Grenzwertüberschreitungen.

Nachdem aufgezeigt wurde, dass der Anteil des Einkaufszentrums an der vorbestehenden Luftbelastung nicht übermässig ins Gewicht fällt, erübrigen sich Ausführungen zu weiteren Massnahmen. Und von einer fehlenden Massnahmeplanung kann keine Rede sein.

3.4.1 Ebenfalls im Zusammenhang mit dem Raumplanungsbericht verlangt der Beschwerdeführer die Nachführung der Verkehrsdaten und -studien, eine separate Darstellung der Verkehrsdaten für das Quartier, erneut einen Ausbau des Busverkehrsangebots und wiederum die Streichung der «PA-Standorte Obach und Kofmehl».

3.4.2 Zugestanden ist von allen Involvierten, dass das Gebiet verkehrsmässig vorbelastet ist. Im Verkehrsgutachten wird denn auch mehrfach darauf hingewiesen, dass im Jahr 2020 mit einer Verkehrsüberlastung im Bereich Entlastung West gerechnet werden müsse. Was für die Luftbelastung gilt, gilt aber auch hier: Der Mehrverkehr im Zusammenhang mit dem Kofmehlareal spielt eine untergeordnete Rolle. Bereits bei der Planung der angebotsorientierten Entlastung West war ein künftiges Einkaufszentrum am Standort Kofmehlareal eingeplant worden und bereits dazumal war absehbar, dass es zu Verkehrsüberlastungen kommen würde. Die grössten Probleme zeichnen sich beim Knoten Obach ab. Gemäss Verkehrsgutachten ist für 2020 mit einer gänzlichen Überlastung auf allen Zufahrten zu rechnen. Aber auch dort wird darauf hingewiesen, dass das aus der Nutzung auf dem Kofmehlareal zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen eine untergeordnete Rolle spiele bei der abzuwickelnden Verkehrsmenge während der Abendspitzenstunde. Eine grössere Bedeutung liege bei der allgemeinen Verkehrszunahme und bei der Entwicklung des Areals «Weitblick», das hauptsächlich über den Obach-Knoten an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen ist (Verkehrsgutachten S. 21). Zu berücksichtigen ist überdies der sogenannte «Mitnahmeeffekt»: Dabei handelt es sich um Fahrten, die nicht durch das Einkaufszentrum neu erzeugt werden, sondern auch ohne dieses über die Entlastung West oder die Gibelinstrasse am Kofmehlareal vorbei erfolgen würden. Laut Verkehrsgutachten sind dies 400 täglich (Verkehrsgutachten, S. 11). Diese Fahrten führen lediglich zu einer Umverteilung der Knotenströme, aber nicht zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen (Verkehrsgutachten S. 30).

3.4.3 Zusammenfassend ist die Beschwerde auch in diesem Punkt abzuweisen, setzt sich doch das Verkehrsgutachten vom 14. Dezember 2011, auf welches sich auch der Raumplanungsbericht stützt, detailliert mit den verschiedenen Engpässen

auseinander. Als Fazit lässt sich daraus ziehen, dass nicht das geplante Einkaufszentrum Grund für die Verkehrsüberlastung im fraglichen Gebiet ist, sondern dass diese bereits seit geraumer Zeit besteht und auch noch zunehmen wird. Diese Zunahme wird aber nicht massgeblich durch das Einkaufszentrum bedingt sein, sondern durch die allgemeine Verkehrszunahme wie auch durch die Erschliessung des Gebiets «Weitblick». Wie ein Ausbau des Verkehrsangebots aussehen soll, ist weder ersichtlich noch an dieser Stelle zu prüfen.

3.5 Soweit der Beschwerdeführer schliesslich in genereller Weise bemängelt, die lückenhaft bis gar nicht vorgenommene Interessenabwägung sei aufgrund der im Raumplanungsbericht fehlenden «Abstimmungselemente» und ihrer Gewichtung gar nicht möglich, dringt er mit seiner Kritik nicht durch. Wie gezeigt, ist der Raumplanungsbericht umfassend, nennt die massgeblichen Unterlagen, auf die abgestellt wurde, und stellt die verschiedenen Interessen bzw. Konflikte (zusätzliche Emissionen und Immissionen, zusätzliche Belastung der bereits heute stark frequentierten Westtangente und der betroffenen Knoten) einander immerhin tabellarisch gegenüber. Auch wenn dieses Kapitel «Zielerreichung, Interessenabwägung bei Zielkonflikten» nur sehr kurz und stichwortartig gehalten ist, geht aus dem Gesamtbericht doch klar hervor, welche Vor- und Nachteile einander gegenübergestellt und wie sie gewichtet wurden.

3.6 Die umfassende Kritik des Beschwerdeführers am Raumplanungsbericht erweist sich damit als unbegründet.

4. Des Weiteren rügt der Beschwerdeführer eine unzulässige Vorbefassung, Nähe und Befangenheit verschiedener in den Planungsprozess involvierter Personen und Behörden. Dabei insinuiert er unrechtmässige Zahlungen der Bauherrschaft an die Stadt.

4.1 Steht nicht die Unbefangenheit einer Gerichts-, sondern diejenige einer Verwaltungsbehörde zur Diskussion, so folgt das Gebot der Unbefangenheit nicht aus Art. 30 Abs. 1 BV bzw. Art. 6 Ziff. 1 EMRK (dazu BGE 133 I 1 E. 6.2 S. 6), sondern aus dem verfassungsmässigen Anspruch auf gleiche und gerechte Behandlung gemäss Art. 29 Abs. 1 BV. Im Kern der Garantie der Unbefangenheit steht für Richter wie für Verwaltungsbeamte, dass sie sich in Bezug auf die Beurteilung des Sachverhalts nicht bereits festgelegt haben. Die für Gerichte geltenden Anforderungen an die Unbefangenheit können allerdings nicht unbesehen auf das Verwaltungsverfahren übertragen werden. Gerade die systembedingten Unzulänglichkeiten des verwaltungsinternen Verfahrens haben zur Schaffung unabhängiger richterlicher Instanzen geführt. Ob eine systembedingt vorbefasste Amtsperson tatsächlich voreingenommen erscheint, entscheidet sich nach den konkreten Umständen des Einzelfalls. Dabei ist vorab je nach Verfahrensart, Funktion oder Streitgegenstand des betreffenden Verfahrens zu unterscheiden (zum Ganzen: BGE 140 I 326 E. 5.2 S. 329 f. mit zahlreichen Hinweisen).

4.2 Der Regierungsrat hat im angefochtenen Entscheid detailliert aufgezeigt, wie ein Gestaltungsplanverfahren abläuft. Der wesentliche Unterschied zum «gewöhn-

lichen» Nutzungsplanverfahren besteht darin, dass der Anstoss zum Gestaltungsplan in der Regel – vorbehalten bleiben die gesetzlich vorgesehenen Fälle (§ 46 Abs. 1 PBG) – vom Grundeigentümer ausgeht (vgl. E. 3.1 hiervor). Dass aber die Planungsbehörde von Beginn weg in den Prozess involviert ist, liegt auf der Hand, besteht doch für den Grundeigentümer ohne Rücksprache mit den zuständigen Stellen ein grösseres Risiko, unnötige Aufwendungen zu tätigen. Die Interessen Dritter können sowohl im Mitwirkungs- wie im Rechtsmittelverfahren wahrgenommen werden. Und die frühe Einbindung des Gemeinderats in die Planung befreit diesen nicht von einer umfassenden Prüfung des schliesslich vorgelegten Plans auf seine Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben. Planungsbehörde ist und bleibt der Gemeinderat, er beantragt dem Regierungsrat – nach dem Entscheid über etwaige Einsprachen und dem Beschluss des Plans – auch die Genehmigung des Gestaltungsplans (§§ 16 und 18 PBG). Aufgrund der etwas unterschiedlichen Interessenlage werden die Kosten des Gestaltungsplanverfahrens in der Regel vom Grundeigentümer (bzw. der Bauherrschaft) getragen, während im Nutzungsplanverfahren das Gemeinwesen dafür aufkommt. § 74 Abs. 2 PBG sieht diese Möglichkeit ausdrücklich vor: Demnach kann der Gemeinderat die Kosten von Erschliessungs- und Gestaltungsplänen auf die interessierten Grundeigentümer verteilen. Ist die Einwohnergemeinde selber wesentlich interessiert, hat sie einen angemessenen Kostenanteil zu tragen. Eine Rückzahlungs- bzw. Schadenersatzpflicht, wie sie der Beschwerdeführer erwähnt, besteht in diesem Sinne nicht. Der Entscheid über die Kostenverteilung kann innert 10 Tagen bei der Schätzungskommission angefochten werden (§ 74 Abs. 2 PBG letzter Satz). Im vorliegenden Fall haben sich Stadt und Bauherrschaft bereits im vornherein gefunden, indem die Bauherrin die planerischen Vorarbeiten bevorschusst hat (Protokoll des Gemeinderats vom 18. Dezember 2007 S. 26/27). Von diesen Planungsabläufen ohne weitere Anhaltspunkte auf eine unzulässige Vorbefassung der Gemeinde oder gar Schmiergeldzahlungen zu schliessen, ist unbegründet. Soweit der Beschwerdeführer sich auf andere Verfahren bezieht, ist darauf nicht näher einzutreten. Der Vertreter der Bauherrschaft hat zu den Vorwürfen des Beschwerdeführers einlässlich Stellung genommen, darauf ist der Beschwerdeführer zu verweisen.

5. Sodann verlangt der Beschwerdeführer, es seien alle Teilflächen des Standorts 3 laut Regionalplanung im Richtplan festzusetzen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und der Raumplanungsbericht hätten die Auswirkungen auf Raum und Umwelt für den gesamten Standort zu beurteilen.

5.1 Was die geforderte gemeinsame UVP anbelangt, fehlt es den diversen genannten Flächen (Sauser-, Jumbo- und Kofmehlareal) schon am funktionalen Zusammenhang. Ohne diesen ist aber auch eine einheitliche UVP keine Pflicht. Der Einheitscharakter von verschiedenen Vorhaben, die von unterschiedlichen Bauherrschaften errichtet werden, kann nicht leichthin angenommen werden, da das USG keine planerische, sondern nur eine projektbezogene UVP kennt (vgl. dazu eingehend das Urteil 1A.110/2006 des Bundesgerichts vom 19. April 2007, E. 2.7.1). Eine Gesamtanlage kann in der Regel nur angenommen werden, wenn zwei (oder mehrere) Einzelanlagen zumindest in Teilbereichen zusammenwirken, und zwar über das durch behördliche Auflagen Gebotene hinaus. Gehören die Einzelanla-

gen demselben Eigentümer/Betreiber oder besteht eine gemeinsame Organisation oder Planung, so kann ein funktionaler Zusammenhang eher angenommen werden; umgekehrt kann ein gemeinschaftliches Auftreten oder Zusammenwirken ein Indiz für eine gemeinschaftliche Zwecksetzung und Koordination der Einheiten sein BGE 142 II 20 E. 3.5 S.29. Diese Voraussetzungen sind hier klar nicht gegeben.

5.2 Soweit der Beschwerdeführer sinngemäss fordert, der Richtplan sei im Sinne der Regionalplanung anzupassen, verkennt er die planerische Stufenfolge. Wie der Regierungsrat im angefochtenen Entscheid bereits ausgeführt hat, dient der Richtplan selber der Koordination von Projekten und Nutzungen mit erheblichen Auswirkungen auf Landschaft, Verkehr oder Umwelt. Nachdem auf Richtplanstufe drei Standorte als Vorhaben für Einkaufszentren und Fachmärkte vorgesehen sind (Egerkingen Gäu-Park, Solothurn Kofmehlaréal/Gibelinstrasse und Zuchwil Ausserfeld, Richtplantext SW – 5.1.5), bedarf es keiner weiteren regionaler Koordination.

6. Ohne sich mit dem angefochtenen Entscheid materiell auseinanderzusetzen, rügt der Beschwerdeführer unter dem Stichwort «Richtplanvorgaben» wie bereits vor dem Regierungsrat die fehlende Eingliederung in gewachsene Strukturen. Auch mit Bezug auf diesen Punkt sind bereits Ausführungen zu Vorhalten zu machen, die der Beschwerdeführer an anderer Stelle seiner Eingabe anbringt. Grundsätzlich fragt sich wiederum, inwieweit auf die Beschwerde überhaupt einzutreten ist, da sich der Beschwerdeführer weitgehend in appellatorischer Kritik verliert, ohne auf die Argumentation der Vorinstanzen einzugehen.

6.1.1 Die Höhe der gemäss Gestaltungsplan möglichen Bauten bemängelt der Beschwerdeführer mehrfach. Heute liegt der Gestaltungsplanperimeter in der Industrie- und Gewerbezone Gla, in der die Gebäudehöhe 14 m beträgt (§ 25 Bau- und Zonenreglement der Stadt Solothurn vom 13. März/26. Juni 1984). Diese Höhe soll gemäss revidiertem Zonenreglement in der Spezialzone für publikumsintensive Betriebe ebenfalls gelten. Die im Plan verzeichneten Koten halten denn die vorgegebenen Masse auch ein: Das Niveau des gewachsenen Terrains wird auf 432.80 m.ü.M. festgelegt, während die höchste Gebäudekote auf 446.80 m.ü.M. liegt (vgl. etwa Schemaschnitt 1:500 und § 5 SBV). Insofern ist keine Verschlechterung der heutigen Situation geplant. Die umliegenden Gebiete sind den drei- und viergeschossigen Zonen zugeteilt. Nach § 18 der Kantonalen Bauverordnung (KBV; BGS 711.61) sind dort Gebäudehöhen von 10.50 m bzw. 13.50 m zulässig. Damit wird das neue Einkaufszentrum die bestehenden Bauten nicht massiv überragen (3.50 m bzw. 0.50 m). Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die nun festgelegte Maximalhöhe eine Verbesserung für die Anwohner darstellt, wäre doch nach dem rechtskräftigen Teilzonen- und Gestaltungsplan eine Höhe von ca. 17 m möglich (vgl. die Ausführungen in E. 9b des Urteils VWBES.2009.107). Der Beschwerdeführer hatte denn auch anlässlich des vom Verwaltungsgericht im Jahr 2009 durchgeführten Augenscheintermins ausgeführt, bei einer normalen Bauhöhe von 14 m wäre er vom Schattenwurf nicht tangiert (VWBES.2009.107 S. 8).

6.1.2 Bereits an dieser Stelle sei festgehalten, dass die Festlegung des gewachsenen Terrains korrekt war. Das Verwaltungsgericht hat sich in VWBES.2009.107

eingehend mit dieser Thematik befasst und die Praxis zur Definition des gewachsenen Terrains detailliert aufgezeigt (E. 8a des damaligen Urteils, S. 20 f). U.a. hat es dargelegt, nach der Lehre gelte als gewachsenes Terrain grundsätzlich das natürliche Terrain, wie es vor Baubeginn bestehe. Und es hat festgehalten, dass der (noch immer) rechtskräftige Teilzonen- und Gestaltungsplan Kofmehlareal/Gibelinstrasse (genehmigt am 13. August 1991) die Koten des Bürohauses darstelle. Die Koten des Erdgeschosses der im Jahre 2004 abgerissenen Baute seien heute noch auf dem Gelände ersichtlich und stimmten mit der im Plan festgelegten Kote von 432.80 m.ü.M. überein. Diese Kote entspreche auch der vom Geometer am 11. Juni 2006 erhobenen Höhenkote. Weder für die Planbehörde noch für das Verwaltungsgericht bestand oder besteht Anlass, diese Feststellungen in Zweifel zu ziehen, zumal sich das Verwaltungsgericht im damaligen Verfahren einen Eindruck vor Ort verschafft hatte. Hinzu kommt, dass § 16^{bis} KBV künftig (nach Inkrafttreten der Ortsplanungsrevision) bestimmt, dass als massgebendes Terrain der natürlich gewachsene Geländeverlauf gilt. Kann dieser infolge früherer Abgrabungen und Aufschüttungen nicht mehr festgestellt werden, ist vom natürlichen Geländeverlauf der Umgebung auszugehen. Aus planerischen oder erschliessungstechnischen Gründen kann das massgebende Terrain in einem Planungs- oder im Baubewilligungsverfahren abweichend festgelegt werden (so ebenfalls Anhang 1 Ziff. 1.1 der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe [IVHB; BGS 711.64]). Damit behalten die Ausführungen des Verwaltungsgerichts vom 15. Juli 2009 vollumfänglich Geltung, und es kann darauf verwiesen werden.

6.2 Nachvollziehbar sind die Bedenken des Beschwerdeführers, wonach das Zentrum aufgrund seiner Dimensionen als «monolithischer Block» in Erscheinung treten werde. Indes ist das Areal nicht unmittelbar von kleingliedrigen Einfamilienhaussiedlungen umgeben: Direkt südlich schliessen zwei Bahndämme an, dazu kommen die vielfrequentierten Verkehrsanlagen der Westumfahrung sowie das Jumboareal mit Gartencenter und Conforama. Selbst wenn Letzteres nicht direkt ans Kofmehlareal angrenzt, prägt es doch ebenfalls den heterogenen Charakter des Gebiets. Von einer mangelnden Eingliederung in die bestehende Typologie kann kaum die Rede sein. In diesem Umfeld wird das geplante Center nicht als Fremdkörper in Erscheinung treten. Der Detailgestaltung wird im Baubewilligungsverfahren Rechnung zu tragen sein, dort kann noch Einfluss auf Fassadengestaltung, Gebäudegliederung, Fensterfronten etc. genommen werden. Entsprechend wird in § 6 Abs. 1 SBV festgelegt, der architektonische Ausdruck der Gebäude solle in Volumen, Gestaltung und Formgebung der städtebaulichen Lage gebührend Rechnung tragen und eine gute Qualität aufweisen. Abs. 2 verlangt zudem ausdrücklich, gegenüber der Gibelinstrasse sei mit einer teilweise zurückgezogenen Fassade ein attraktiver Eingangsbereich zu schaffen. Und die Fassaden entlang der beiden Bahndämme sind gemäss Abs. 3 in ein Grünkonzept einzubinden. Der Regierungsrat gesteht dem Beschwerdeführer in dem Sinne zu, eine gelungene Eingliederung werde mit einem nicht unerheblichen gestalterischen Aufwand verbunden sein. Dem stehe aber die vorliegende Planung in keiner Weise entgegen. Diese Auffassung ist nicht zu beanstanden. Insofern ist die Beschwerde abzuweisen.

6.3 Dass die öV-Anbindung den rechtlichen Anforderungen genügt, wurde bereits in E. 3.3.7 hiervor aufgezeigt. Entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers ist der Standort verkehrstechnisch äusserst günstig gelegen. Die Zufahrt erfolgt in erster Linie idealerweise über die Westtangente, ohne Wohnquartiere massgeblich zu beeinträchtigen. Und der Standort erfüllt die Anforderungen sowohl des noch geltenden als auch des neuen Richtplans, der vom 3. August bis 30. Oktober 2015 öffentlich auflag: «Damit die Auswirkungen des Verkehrs auf die Luft möglichst gering gehalten werden können, sind solche PA [publikumsintensiven Anlagen] in der Nähe von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten und an gut erschlossenen Standorten anzusiedeln. Solche «integrierte» Standorte können auch zu Fuss oder mit dem Velo gut erreicht werden, und sie verfügen über eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Weiter bewirken sie, dass auch Kunden, die das Auto benützen, geringere Distanzen zurücklegen müssen. Sie erzeugen damit insgesamt – im Vergleich zu einem Standort auf der grünen Wiese – weniger Verkehr, wodurch die Luft weniger stark belastet wird» (Richtplantext 06/2015 S-3.3, S. 84, fast gleichlautend wie derjenige im Richtplan 2000 SW-5.2). Aufgrund der vom Regierungsrat erwähnten «Insellage» zwischen zwei Bahndämmen ist auch nicht mit wildem Parkieren ausserhalb des Areals zu rechnen. Und für Kunden aus den näher gelegenen Wohnquartieren ist es problemlos möglich, das Center zu Fuss oder per Fahrrad zu erreichen.

6.4 Unbegründet, ja fast widersprüchlich ist auch der Vorhalt, der Schwerpunkt der Stadtentwicklung liege eindeutig weiter südlich oder südwestlich. Der Beschwerdeführer verweist unentwegt auf die bereits heute angespannte Verkehrslage auf der Westumfahrung, will dann aber das neue Einkaufszentrum noch weiter in südlicher Richtung verlegen. Das von ihm erwähnte Projekt Wasserstadt dürfte aufgrund der rechtlichen Hürden kaum je realisiert werden, ist jedenfalls noch weit vom konkreten Planungsstadium entfernt. Und mit der Überbauung «Weitblick» wird das Einkaufszentrum auf dem Kofmehlareal vollständig in die Stadt integriert (siehe Raumplanungsbericht S. 17).

6.5 Nicht zu hören schliesslich ist der Beschwerdeführer mit seinem Antrag, den Richtplan akzessorisch zu überprüfen. Die Grundsätze, nach welchen das Bundesgericht die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen Nutzungspläne zulässt, gelten zwar grundsätzlich auch für kantonale Richtpläne im Sinne von Art. 6 ff. RPG, soweit sie auf Bundesverwaltungsrecht abgestützte Anordnungen enthalten, welche Merkmale einer Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG aufweisen (in diesem Sinne BGE 121 II 430 E. 1c S. 432). Das trifft im vorliegenden Fall jedoch nicht zu. Daran vermag insbesondere der Umstand nichts zu ändern, dass die Richtplananpassung erst durch das Vorhaben der Bauherrschaft ausgelöst wurde, somit bereits im Richtplanverfahren und bei dessen Vorbereitung von konkreten Projektvorstellungen ausgegangen worden ist und zahlreiche Überlegungen etwa zum Umweltschutzrecht des Bundes mit einbezogen worden sind. Nachfolgende Planungs- und Bewilligungsverfahren bleiben dennoch vollumfänglich vorbehalten. Der Regierungsrat hat mit seiner Richtplanfestsetzung lediglich einen politischen/planerischen Entscheid getroffen. Damit überwiegen die Aspekte der Pla-

nung diejenigen über eine konkrete Anlage. Demnach kann der Richtplan mangels Verfügungscharakter im hängigen Beschwerdeverfahren nicht direkt angefochten werden (BGE 119 Ia 285 E. 3e S. 291 ff.; Urteil 1A.125/2005 des Bundesgerichts vom 12. September 2005, E. 2.2).

6.6 Auch in Zusammenhang mit den gerügten materiellen Planungsmängeln macht der Beschwerdeführer wiederum geltend, der Nachweis genügender Strassen- und Knotenkapazitäten sei nicht erbracht, weshalb die Voraussetzungen für den Bau einer publikumsintensiven Anlage nicht erfüllt seien. Dazu kann auf E. 3.4.2 hiavor verwiesen werden. Es ist unbestritten, dass die Kapazitäten auf der Westtangente heute stark ausgelastet sind. Das vorliegende Projekt floss aber bereits in die Planung der Westumfahrung ein. Wie die Bauherrschaft zu Recht zu bedenken gibt, besteht kein Anspruch auf staufreies Benutzen der Strasse. Die Leistungsfähigkeit und die Rückstaulängen beim Primärknoten werden im Verkehrsgutachten als unproblematisch beurteilt. Südlich des Kofmehlareals werde die Gibelinstrasse im Jahr 2020 aufgrund des bis dahin realisierten Direktanschlusses der Weststadt an die Westtangente (über die Oberhofstrasse, Knoten Obach) weniger belastet sein. Dies werde sich positiv auf die Leistungsfähigkeit auswirken. Indes weist das Verkehrsgutachten auch auf die Überlastungen am Jumbo-Kreisel und am Knoten Obach hin. Durch den Rückstau beim Jumbo-Kreisel bei der südlichen Zufahrt sei eine Beeinflussung der Verkehrssituation am Knoten Allmend nicht auszuschliessen. Hier spiele die Anbindung des Gebiets «Weitblick» eine nicht unerhebliche Rolle. Der Knoten Lackenhof habe gemäss den Berechnungen für 2020 praktisch keine Kapazitätsreserven mehr. Massgebend ist aber, dass das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen aus der Nutzung des Kofmehlareals innerhalb der gesamthaft steigenden Verkehrsnachfrage eine untergeordnete Rolle spielt während der Abendspitzenstunde entlang der Entlastung West (Verkehrsgutachten S. 29/30). Dieser Prognose und ihrer Schlussfolgerung ist nichts beizufügen.

7. Des Weiteren erachtet der Beschwerdeführer den Einbezug von Bahn- und Strassenareal in den Gestaltungsplan als rechtswidrig, bzw. als Eingriff in die Planungshoheit des Bundes.

7.1 Die Stadt gestand dem Beschwerdeführer im Einspracheentscheid zu, es sei richtig, dass für Bahnbauten sowohl materiell als auch verfahrensrechtlich Bundesrecht massgebend sei. Unter Hinweis auf Art. 18 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes (recte Abs. 4 EBG; SR 742.101) führte die Gemeinde aus, die BLS habe der Ausdehnung des Gestaltungsplanperimeters zugestimmt.

7.2 Art. 18 EBG regelt das vom Beschwerdeführer angesprochene Plangenehmigungsverfahren für Bahnanlagen. Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr erstellt oder geändert werden (Art. 18 Abs. 1 und 2 EBG). Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 18 Abs. 3 EBG). Nach Abs. 4 der zitierten Norm sind kantonale Bewilligungen und Pläne nicht

erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt. Ob der Einbezug von Bahnareal aus Informationsgründen zuhanden der BLS geschah, ist nicht ganz nachzuvollziehen. Im eigentlichen Gestaltungsplanperimeter selber liegen keine Gleise. Jedenfalls hat der Regierungsrat richtig festgehalten, dass dieses Vorgehen weder offensichtlich unzweckmässig oder gar rechtswidrig sei. Die BLS wird dadurch nicht zusätzlich gebunden.

7.3 Gleiches gilt für das Strassenareal. Eine doppelte Nutzung oder gar ein Nutzungstransfer ist nicht vorgesehen. Die diesbezüglichen Vorbehalte des Beschwerdeführers sind unbegründet.

8.1 Bereits im Urteil VWBES.2009.107 hat sich das Verwaltungsgericht ausführlich zur Rüge der nicht eingehaltenen Grünflächenziffer geäußert. Auch die Vorinstanzen haben sich wiederum damit auseinandergesetzt. Dennoch lässt sich der Beschwerdeführer nicht davon abbringen, dass die in der Gla geltende Grünflächenziffer von 20% (§ 26 des kommunalen Bau- und Zonenreglements) rechtswidrigerweise nicht eingehalten sei.

8.2 Wie die Stadt in ihrem Einspracheentscheid klar aufgezeigt hat, wird das fragliche Gebiet mit dem Erlass des Gestaltungsplans mit der «Änderung Bauzonenplan Kofmehlareal Gibelinstrasse» umgezont und neu der Spezialzone für publikumsintensive Anlagen nach kantonalem Richtplan gemäss RRB Nr. 1600 vom 12. Juli 2005 zugewiesen. In dieser Zone beträgt die Gebäudehöhe laut «Genehmigungsinhalt» maximal 14 m, es ist ein Gestaltungsplan zu erstellen und projektbezogen eine Grünflächenziffer festzulegen. Ein neuer § 51^{bis} im Bau- und Zonenreglement sieht vor, dass in dieser Spezialzone mässig störende Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsbetriebe, publikumsintensive Betriebe sowie betriebsnotwendige Wohnungen zulässig sein sollen (Abs. 1). Abs. 2 der fraglichen Bestimmung statuiert nochmals die Gestaltungsplanpflicht. Des Weiteren wurde § 26 des Bau- und Zonenreglements dahingehend ergänzt, dass in der Spezialzone für publikumsintensive Betriebe keine Grünflächenziffer gilt. Der Gestaltungsplan enthält wie verlangt projektbezogen verschiedene Vorgaben zur Begrünung. So bestimmt § 6 Abs. 2 letzter Satz SBV wie bereits erwähnt, dass die Fassaden entlang der beiden Bahndämme in ein Grünkonzept (begrünte Fassade von hoher Qualität) einzubinden sind. Und § 9 Abs. 4 SBV verlangt die Festlegung der definitiven Gestaltung der Aussenbereiche sowie der Begrünung von Dach und Fassade der Baute mit separatem Umgebungs- und Begrünungsplan im Baubewilligungsverfahren. Mit diesem Vorgehen wird der besonderen Situation bei einem Einkaufszentrum dieser Grösse Rechnung getragen. Dies ist nicht zu beanstanden, zumal das kantonale Recht eine Grünflächenziffer ohnehin nur in Wohnzonen vorschreibt (vgl. § 36 Abs. 2 KBV; zum planerischen Ablauf siehe E. 9.2 und 9.3 hier-nach). Selbst ohne Anpassung des Bauzonenplans und des Zonenreglements wäre eine solche Regelung im Gestaltungsplanverfahren nicht per se unzulässig gewesen (siehe dazu die E. 13 im Urteil VWBES.2009.107).

9. Der Beschwerdeführer rügt in umfassender Weise den Planungsablauf und spricht dem Gemeinderat die Kompetenz zum Erlass (bzw. hier zur Revision) des Zonenreglements ab. Unter Berufung auf die Regelungen anderer Kantone erkennt er den Zonenvorschriften rechtsetzende Wirkung zu, weshalb nur die Gemeindeversammlung zu deren Erlass zuständig sein könne. Zudem sieht er sinngemäss die laufende Ortsplanungsrevision durch die vorweggenommene Teilrevision gefährdet und vermisst flankierende Massnahmen, weshalb der Gestaltungsplan unzweckmässig sei.

9.1 Auch in diesem Punkt lässt die Beschwerde jegliche Auseinandersetzung mit dem angefochtenen Entscheid vermissen. Ohne auf die Argumente des Regierungsrats einzugehen, wiederholt der Beschwerdeführer seine Sicht und Interpretation diverser Normen. Grundsätzlich ist auf derartige appellatorische Kritik gar nicht einzugehen. Dennoch sei nochmals aufgezeigt, dass die Erwägungen des Regierungsrats die rechtliche Ausgangslage richtig wiedergegeben haben.

9.2 Nicht von Interesse sind die Kompetenzordnungen in anderen Kantonen. Die Ortsplanung ist gemäss § 9 Abs. 1 PBG Aufgabe der Einwohnergemeinde. Laut § 9 Abs. 2 PBG besteht die Ortsplanung im Erlass von Nutzungsplänen und der zugehörigen Vorschriften und stützt sich auf einen Raumplanungsbericht. Planungsbehörde ist der Gemeinderat, was der Beschwerdeführer ja an anderer Stelle im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Gestaltungsplans auch ausdrücklich hervorhebt. Das Zonenreglement konkretisiert die Nutzungspläne, es fasst sozusagen den planerisch dargestellten Inhalt in Text. Die Zuständigkeit zu dessen Erlass ist gesetzlich klar dem Gemeinderat zugewiesen. Die Möglichkeit der Bevölkerung, auf das Planverfahren Einfluss zu nehmen, besteht bei der Ausarbeitung des Leitbilds (§ 9 Abs. 3 PBG) und im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens. Wie die Stadt in ihrer Vernehmlassung zudem nochmals detailliert aufzeigt, unterscheidet das kommunale Bau- und Zonenreglement verfahrensmässig sehr wohl zwischen den generell-abstrakten Bauvorschriften, zu deren Erlass die Gemeinde gestützt auf § 1 Abs. 2 KBV berechtigt ist, und den Ausführungen zu den einzelnen Zonen. Erstere werden von der Gemeindeversammlung bewilligt (§ 56 Abs. 1 lit. a Gemeindegesetz [GG; BGS 131.1]), letztere vom Gemeinderat (§ 70 Abs. 2 GG). § 57 des Bau- und Zonenreglements legt dieses Vorgehen unter der Marginalie «Verfahren» richtig dar.

9.3 Die hier vorgenommene planerische Teilrevision präjudiziert die hängige Ortsplanungsrevision in keiner relevanten Weise. Bereits heute liegt das Areal in der Gewerbe- und Industriezone, es findet keine grundlegende Änderung der Nutzungsart statt, die massgeblichen Einfluss auf die restliche Zoneneinteilung hätte. Wie der Regierungsrat zu Recht in Erwägung zieht, hat diese Teilrevision zudem vor Jahren ihren Anfang genommen. Davon zeugt auch, dass das geplante Einkaufszentrum bereits bei der Verkehrsplanung für die Westumfahrung mitberücksichtigt wurde. Es lag denn auch bereits ein fast «spruchreifes» Projekt vor. Mit der Gestaltungsplanpflicht wird zusätzlich bezweckt, eine architektonisch und hygienisch gute, der baulichen und landschaftlichen Umgebung angepasste Überbauung, Gestaltung und Erschliessung zusammenhängender Flächen sicherzustellen

(vgl. § 44 Abs. 1 PBG). Auf die Umgebung des Gestaltungsplan- bzw. Teilzonenareals hat die Revision darum keinen negativen präjudiziellen Einfluss. Was der Beschwerdeführer zur planerischen Situation in Solothurn generell ausführt, vermag ebenfalls nicht zu überzeugen. Die Entwicklung einer Stadt steht nie still, Projekte ergeben sich nicht nur alle 10 bis 15 Jahre (üblicher Planungshorizont). Rügen zur hängigen Ortsplanungsrevision sind hier nicht zu hören (siehe etwa <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/modellvorhaben/03999/index.html?lang=de>, wo das Projekt «Weitblick» als Beispiel für nachhaltige Quartierentwicklung genannt wird).

9.4 Im Zusammenhang mit den aus seiner Sicht fehlenden flankierenden Massnahmen argumentiert der Beschwerdeführer, etliche Verkehrsprobleme könnten aufgrund des Perimeters gar nicht in den Sonderbauvorschriften geregelt werden. Daraus ergebe sich die Notwendigkeit, bei Grossprojekten parallel einen Nutzungsplan mit flankierenden Massnahmen zu erlassen.

9.4.1 Wie bereits in E. 3.3.2 – 3.3.5 hiervor eingehend dargelegt, besteht aufgrund der Vorbelastung und der Folge, dass das Einkaufszentrum für sich allein nicht zu übermässigen zusätzlichen Emissionen beitragen wird, keine Pflicht zu verschärften Massnahmen. Dass dem Vorsorgeprinzip mit den Regelungen in den SBV (Beschränkung des durchschnittlichen Tagesverkehrs [DTV], Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzzahl, Verbesserung der ÖV-Anbindung, Optimierung des Langsamverkehrs, Mobilitätsverhalten der Angestellten, Massnahmen zur Energieversorgung und zum effizienten Einsatz von Energie) Genüge getan wurde, wurde ebenfalls bereits ausgeführt.

9.4.2 Hinzu kommt, was die Stadt in ihrem Einspracheentscheid aufgezeigt hat: Tempo 30 im Quartier wurde eingeführt. Auf der Heilbronstrasse und auf dem Tugginerweg bestehen bereits Fahrverbote (wenn auch mit dem oft grosszügig ausgelegten Vorbehalt «Zubringer gestattet»), die das Segetzquartier vor Fremverkehr und wildem Parken bewahren sollten. Erweist sich diese Prognose als zu optimistisch, greift § 7 SBV. Gemäss dessen Abs. 1 verläuft die Zu- und Wegfahrt ab dem neuen Knoten Allmendstrasse über die Gibelinstrasse und die im Plan dargestellten Ein- und Ausfahrten. Der durch das Einkaufszentrum verursachte Motorfahrzeugverkehr darf das öffentliche Strassennetz nicht überlasten. Insbesondere vorzusehen sind genügende Stauräume ausserhalb des öffentlichen Strassennetzes für zu- und weggehende Fahrzeuge (§ 7 Abs. 2 lit. a SBV), nötigenfalls die Dosierung des weggehenden Verkehrs oder bauliche Vorkehrungen, sofern innerbetriebliche Massnahmen – Signalisation, Schranken, Lichtsignalanlage oder verkehrspolizeiliche Regelungen – nicht genügen. Die Kosten für eventuelle Anpassungs- und Ergänzungsmassnahmen gehen zu Lasten des Verursachers (lit. b).

9.4.3 Noch weitergehende Massnahmen sieht schliesslich § 8 SBV vor. Mit der Begrenzung der Parkplatzzahl wird aktiv auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) Einfluss genommen. Insgesamt können maximal 250 Parkplätze für Besucherinnen und 50 Parkplätze für Personal realisiert werden; die Zahl der Besucherparkplätze kann auf Kosten der Zahl für Personal erhöht werden, oder umge-

kehrt, wenn damit nicht mehr als 2'385 Fahrten/Tag DTV erzeugt werden. Im Aussenbereich sind maximal 20 Parkplätze zulässig (§ 8 Abs. 1 SBV). Die Parkplätze sind gemäss Parkraumkonzept P06 zu bewirtschaften. Der Ertrag der Bewirtschaftung verbleibt bei den Betreibern der Anlage und darf den Parkplatzbenützern nicht zurückerstattet werden (§ 8 Abs. 2 SBV). Sodann sind die Parkplätze für alle Angestellten speziell auszuweisen und örtlich von den Kundenparkplätzen zu trennen. Die Angestellten sind hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens zu beraten. Ein Mobilitätsmanagement wird mit einer entsprechenden Vereinbarung zwischen der Gemeinde und der Betreiberin geregelt (§ 8 Abs. 3 SBV). Die Vermietung von Parkplätzen an Mieter, die über keine Verkaufsfläche verfügen, ist nicht gestattet. Ausnahmen können von der zuständigen Behörde bewilligt werden, wenn der Nachweis erbracht wird, dass die Vorschriften bezüglich Lärm eingehalten werden (§ 8 Abs. 4 SBV). Und von Interesse ist in diesem Zusammenhang schliesslich Abs. 5, wonach die Betreiberin verpflichtet wird, jährlich den Nachweis zu erbringen, dass im Durchschnitt aller Öffnungstage der DTV nach Abs. 1 nicht überschritten wird. Einzelheiten werden in einer entsprechenden Vereinbarung zwischen Gemeinde und der Betreiberin geregelt. Darin werden u.a. die Erfassung und Steuerung der Fahrtenzahlen, die Zuständigkeiten und die Massnahmen bei Überschreitung der Fahrtenzahl geregelt. Damit sind Kontrollmöglichkeiten zur Interessenwahrung der betroffenen Anwohner und zur Durchsetzung der umweltrechtlichen Vorgaben geschaffen.

9.4.4 Zu Recht gab die Stadt zu bedenken, mit dem Projekt «Entlastung West» und der Genehmigung der Planung «Weitblick» sei die übergeordnete Erschliessung rechtsverbindlich geregelt. Ergänzende flankierende Massnahmen in diesem Gebiet seien momentan nicht nötig. Diese Planungen berücksichtigten bereits das vorliegende Projekt. Wie der Regierungsrat in Erwägung zog, ist die Westumfahrung selbst von flankierenden Massnahmen begleitet. Für weitere Massnahmen bestehe damit keine Notwendigkeit, zumal das Einkaufszentrum aufgrund seiner «Insellage» zwischen zwei Bahndämmen dem Besucher kaum Anreiz für ein Parkieren ausserhalb der Anlage selbst biete. Dem ist nichts beizufügen. Die Vorhalte des Beschwerdeführers sind unbegründet.

10. Zahlreiche Rügen, die der Beschwerdeführer unter dem Stichwort «Verkehr und Erschliessung» erhebt, wurden in den vorstehenden Erwägungen bereits in anderem Zusammenhang behandelt (öV-Erschliessung, mangelhaftes Verkehrsgutachten etc.), weshalb an dieser Stelle nur ergänzende Ausführungen zu machen sind.

10.1.1 Wie schon vor den Vorinstanzen fordert der Beschwerdeführer, die Definitionen im Richtplan und Masterplan seien durch den Ausdruck «DWV» (durchschnittlicher Werktagsverkehr) zu ergänzen, die zulässige Fahrtenzahl in den SBV auf DWV zu ändern oder auf maximal 14'300 Fahrten pro Woche festzusetzen. Die Parkplatzzahl sei entsprechend zu reduzieren.

Beim durchschnittlichen Tagesverkehr wird der Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Tagen des Jahres gebildet. Dagegen wird der Mittelwert des 24-

Stundenverkehrs beim durchschnittlichen Werktagsverkehr aus allen Werktagen (Montag - Freitag) mit Ausnahme von Feiertagen gerechnet (<http://www.astra.admin.ch/verkehrsdaten/00299/00301/index.html?lang=de>, abgerufen am 23. Mai 2016). Gerade mit Blick auf die angespannte Lage auf der Westumfahrung macht es sicher Sinn, auf den DTV zurückzugreifen und nicht nur auf den Werktagsverkehr. Dieses Vorgehen entspricht gängiger Praxis und hat sich in der Vergangenheit bewährt. In der online-Entscheidungssammlung des Bundesgerichts findet sich kein Fall, bei dem auf den DWV zurückgegriffen worden wäre. Vorliegend wurde der durch das Einkaufszentrum zu erwartende Verkehr aufgrund der zugelassenen Parkplätze (250 Besucher- und 50 Angestelltenplätze) errechnet, um die Auswirkungen auf das Strassennetz abzuschätzen. Diese Überprüfung stützte sich auf den DTV ab. Eine Umrechnung auf den DWV entspräche weder der herrschenden Praxis, noch ist der Nutzen aus einem solchen Vorgehen ersichtlich. Sowohl das Verkehrsgutachten wie der UVB sind bei den ihren Berechnungen zugrunde gelegten Parametern vom DTV ausgegangen. Dies ist üblich und nicht zu beanstanden.

10.1.2 Dass das in § 8 Abs. 5 SBV vorgesehene Vorgehen (jährlicher Nachweis, dass der DTV von 2'385 Fahrten eingehalten ist, Vereinbarung zwischen Gemeinde und Betreiberin über Erfassung und Steuerung der Fahrtenzahlen sowie die Massnahmen bei Überschreitung der Fahrtenzahl etc.) rechtmässig ist, hat das Bundesgericht bereits im Urteil 1A.266/2005 vom 13. März 2006 mit Bezug auf das Berner Fahrleistungsmodell und dessen Durchsetzung festgehalten (Centre Boujean Biel). Der UVB hat denn auch ausdrücklich derartige Massnahmen zur Minimierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verlangt. Im Übrigen kann wiederum auf das Rundschreiben von BAFU und ARE vom 9. April 2013 verwiesen werden, wo u.a. unter Hinweis auf die Studie von FehrAdvice & Partners «Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse» (Zürich, 16. August 2012) dargelegt wird, dass die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs abnehmen. Deshalb müsse vor Anordnung von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen, die sich auf die Umweltschutzgesetzgebung des Bundes abstützten, jeweils im Einzelfall je nach Standort und Immissionssituation sorgfältig geprüft werden, ob die Massnahmen auch vor diesem Hintergrund noch verhältnismässig seien (a.a.O. Ziff. 4).

10.1.3 Zur unbegründeten Kritik am Verkehrsgutachten ist auf E. 3.4.3 hiavor zu verweisen. Gegenüber den ursprünglichen Verkehrsmodellen und den daraus abgeleiteten Immissionsprognosen wurde aufgrund des Verkehrsmodells «Solothurn/Grenchen/Wasseramt, 2010, Ist-Zustand 2010 und Prognosezustand 2020» des Ingenieurbüros Roland Müller das gesamte Projekt nochmals überprüft. Das Gutachten nimmt zudem auf die zu erwartende Situation im Jahr 2020 Bezug; eine quasi jährliche Aktualisierung ist sinnlos. Die grösseren Verkehrszahlen auf der Westumfahrung fanden Berücksichtigung in den ergänzenden Angaben zum UVB vom Januar 2012. Trotzdem behielten alle qualitativen und viele quantitative Aussagen des Kapitels 6.2 (Luftreinhaltung) des UVBs Geltung; nur die genauen

Werte der Immissionsprognosen erfuhren kleine Abweichungen. Insofern drängt sich auch keine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens auf.

10.2.1 Wiederum macht der Beschwerdeführer geltend, das Areal sei nicht hinreichend erschlossen, weil die Tunnelsicherheit nicht gewährleistet sei. Der Gibelintunnel sei aber Teil der Zu- und Wegfahrt. Dazu ist auf E. 3.4.1 – 3.4.3 hiervor zu verweisen. Bereits im Richtplantext ist zudem vermerkt, dass dem Anschluss an die Gibelinstrasse (insbesondere auch der Knotensichtweite) besondere Beachtung zu schenken sei. Dass die Verkehrsüberlastung nicht durch das Einkaufszentrum bedingt ist, sondern bereits heute Realität ist, wurde mehrfach erwähnt. Eine hinreichende Erschliessung im Sinn von Art. 19 RPG ist gegeben.

10.2.2 Die Erschliessung mit öV wurde unter E. 3.3.7 hiervor detailliert geprüft, es kann darauf verwiesen werden.

10.3.1 Sodann erachtet der Beschwerdeführer eine separate Velounterführung östlich der bestehenden Unterführung für die Westtangente zwecks Entflechtung der Verkehrsströme für unumgänglich. Gleichzeitig verlangt er ein Anschlussgleis für die Warenanlieferung. Der mit der Bahn umzuschlagende Warenanteil sei in den SBV festzulegen.

10.3.2 Worin die gesetzliche Grundlage für derartige Forderungen an die Bauherrschaft bestehen soll, ist weder ersichtlich noch dargetan. Wie der Regierungsrat unter Hinweis auf seine Kognition dargelegt hat, hat er als Genehmigungsbehörde den Plan auf seine Recht- und Zweckmässigkeit zu prüfen. Nur Pläne, die rechtswidrig oder offensichtlich unzweckmässig sind und Pläne, die übergeordneten Planungen widersprechen, weist er an die Gemeinde zurück (§ 18 PBG). Aus einer behaupteten mangelhaften Erschliessung oder unter dem Titel «vorsorgliche bzw. verschärfte Emissionsbegrenzungen» lassen sich keine derartigen Ansprüche ableiten.

10.3.3 Die Rüge ist auch sonst unbegründet: Von der Allmendstrasse kommende Fahrradfahrer sind zwar heute gezwungen, abzustiegen, den Fussgängerstreifen zu überqueren und so in die Gibelinstrasse zu gelangen. Dies ist durchaus noch zumutbar. Ansonsten besteht die Möglichkeit, südlich der SBB-Linie, im Bereich des Erschliessungsplans Weitblick, parallel zur Allmendstrasse über die neue separate Langsamverkehrsverbindung durchs Quartier in die Gibelinstrasse zu fahren, um eine Kreuzung mit der Westtangente zu vermeiden. Da die Nord-Süd-Verbindung zur Gibelinstrasse keine namhaften Hindernisse bietet, ist der Einwand von der Stadt in E. 2.8 ihres Einspracheentscheids zu Recht als nicht stichhaltig zurückgewiesen worden.

11. Die Rügen, die der Beschwerdeführer betreffend Lufthygiene erhebt und die Forderungen nach verschärften Massnahmen wurden unter E. 3.3.2 ff. hiervor in anderem Zusammenhang behandelt. Darauf ist nicht weiter einzugehen.

12. Unbegründet sind die Einwände, die der Beschwerdeführer schliesslich unter dem Titel «Gestaltungsplan und Sonderbauvorschriften» erhebt.

12.1 Wie der Regierungsrat in Ziff. 2.1.4 des angefochtenen Entscheids deutlich aufgezeigt hat, gehen die den diversen Funktionen zugeordneten Flächen klar aus dem Plan und den SBV hervor. Damit setzt sich der Beschwerdeführer einmal mehr nicht auseinander. § 4 SBV zeigt auf, was als reine Verkaufsfläche (6'500 m² Geschossfläche) gilt und welche Fläche der Mall zugeordnet ist (950 m²). Zudem ist ein Restaurant mit 180 Sitzplätzen zulässig. Die vom Beschwerdeführer geltend gemachte Diskrepanz zwischen Berichten und SBV bzw. Plan ergibt sich u.a. wohl daraus, dass er bei der Beschreibung des Vorhabens im UVB unter Ziff. 4.1 die in der Tabelle aufgeführten diversen Flächen zusammenzählt, ohne zu berücksichtigen, dass auch das «Lager Coop food» (1'101m²), die Lagerfläche Dritter (338 m²) und die «Sozialräume Coop, Garderobe, Büros und Aufenthalt» (227 m²) darin enthalten sind (insgesamt 1'666 m²). Laut der Definition in § 4 SBV gehören diese aber nicht zu den reinen Verkaufsflächen. Auch im UVB umfassen die reinen Verkaufsflächen von Coop food (2'670 m²) und von Drittmietern (3'830 m²) nur die in den SBV genannten 6'500 m². Der UVB äussert sich in Ziff. 1.2 zur Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Eine solche besteht erst bei einer reinen Verkaufsfläche von 7'500 m² (Anlagentyp 80.5 gemäss Anhang zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPV, SR 814.011). Trotzdem wurde hier materiell eine UVP vorgenommen, weshalb nicht ersichtlich ist, welchen Nutzen der Beschwerdeführer aus seinen Ausführungen ziehen will. Das gesamte Vorhaben wurde einer eingehenden Prüfung unter umweltrechtlichen Gesichtspunkten unterzogen und der Standort im Richtplan festgelegt. Damit ist den rechtlichen Vorgaben Genüge getan.

12.2 Soweit der Beschwerdeführer geltend macht, die in § 8 Abs. 5 SBV vorbehaltenen Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Betreiberin seien öffentlich aufzulegen, ist nochmals auf das Urteil 1A.266/2005 des Bundesgerichts vom 13. März 2006 zu verweisen. Das Bundesgericht hatte sich dort mit einem sehr ähnlich gelagerten Fall, dem Centre Boujean in Biel, auseinanderzusetzen. Auch dort war in der Überbauungsverordnung (Pendant zu den SBV) vorgesehen, dass bei einer allfälligen Überschreitung des Fahrtenkontingents (2'900 Fahrten DTV) zwischen der Bauherrschaft und der Stadt vertraglich noch zu vereinbarende Massnahmen ergriffen werden sollten. Strittig war die Zulässigkeit solcher Vertragsabreden. Das Bundesgericht hielt der damaligen Beschwerdeführerin entgegen, sie verkenne, dass sich gewisse Massnahmen allenfalls nur auf der Basis des gegenseitigen Einverständnisses im Sinne der Vorsorge vertraglich regeln liessen, da es an einer unmittelbaren gesetzlichen Grundlage mangle, aufgrund derer die Bauherrschaft verpflichtet werden könnte (Urteil 1A.266/2005 E. 2.5). Ebenso verhält es sich hier. Die grundlegenden Parameter sind bereits in den SBV enthalten, nämlich die Parkplatzzahl und -lage, die Parkplatzbewirtschaftung, die maximalen täglichen Fahrten etc. Dass die Details des Vollzugs in einer Vereinbarung zwischen Gemeinde und Betreiberin geregelt werden sollen, ist mit Blick auf die zitierte Rechtsprechung sowohl recht- wie auch zweckmässig. Zudem ist in § 8 Abs. 8 SBV vorgesehen, dass die Vereinbarungen gemäss Abs. 3 und 5 mit dem Baugesuch einzu-

reichen sind. Dann besteht auch Klarheit über Einzelheiten, die erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geklärt werden können.

12.3 Für die weiteren Forderungen des Beschwerdeführers fehlt es wiederum an der Rechtsgrundlage.

12.3.1 In § 8 Abs. 2 SBV ist die Parkplatzbewirtschaftung vorgeschrieben. Der Ertrag verbleibt bei den Betreibern der Anlage und darf den Parkplatzbenützern nicht zurückerstattet werden. Damit wird die mit der Bewirtschaftung verfolgte Lenkungsfunction gewahrt – ob sie erreicht wird, sei unter Verweis auf die in E. 10.1.2 erwähnte Studie von FehrAdvice & Partners dahingestellt. Für die Einziehung und Verwendung dieses Ertrags durch die öffentliche Hand besteht keine gesetzliche Grundlage.

12.3.2 Soweit der Beschwerdeführer Tempo 30 auf den Quartierstrassen, das Verhindern von wildem Parkieren und die Kontrolle von Quartierstrassen auf Kosten der Betreiberin verlangt, ist auf E. 9.4 hiervor zu verweisen. Auch für derartige flankierende Massnahmen fehlt es an einem Rechtsanspruch.

12.3.3 Die Massnahmen zum Schallschutz bei der Warenanlieferung, auf den Parkdecks, bei den Kühl-, Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlageanlagen sowie bei der Fassadengestaltung sind aufgrund ihres Detaillierungsgrads erst im Rahmen des konkreten Baugesuchs zu prüfen. Der Gestaltungsplan äussert sich noch nicht zu derartigen Einzelheiten. Gleiches gilt für die geforderten Betriebsvorschriften. Im jetzigen Zeitpunkt ist viel zu wenig bekannt über die Betriebsabläufe.

13. Nicht einzutreten ist auf die geltend gemachten Entschädigungsansprüche. Solche sind nicht Gegenstand des Planungsverfahrens.

14. Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, sie ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang hat B. die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht zu bezahlen, die einschliesslich der Entscheidegebühr auf CHF 4'000.00 festzusetzen sind. Zudem hat er die privaten Beschwerdegegnerinnen angemessen für das verwaltungsgerichtliche Verfahren zu entschädigen (§ 77 VRG i.v.m. Art. 106 ff. Zivilprozessordnung [ZPO, SR 272]). Der Rechtsvertreter macht einen zeitlichen Aufwand von 43.8h geltend. Nicht ganz nachvollziehbar sind die 4.17h, die für «Mailverkehr BauDep» aufgewendet wurden. Zudem gilt zu berücksichtigen, dass der Beschwerdeführer praktisch die identischen Rügen vorgebracht hat wie vor dem Regierungsrat und auf Gemeindeebene. Im Einspracheverfahren hatten die Beschwerdegegnerinnen ihre Standpunkte bereits auf 26 Seiten dargelegt. Ihre Vernehmlassung im vorinstanzlichen Verfahren umfasste dann lediglich vier Seiten, während sie vorliegend eine 23-seitige Eingabe eingereicht haben. Aufgrund der Vorbefassung rechtfertigt sich eine Kürzung um pauschal knapp 9h auf 35h. Der geltend gemachte Kopieraufwand scheint mit CHF 895.00 trotz der teureren Farbkopien recht hoch. Zu Buche schlagen sicher die Kopien für die Studie der FehrAdvice mit 52 Seiten und das Gemeinderatsprotokoll mit 42 Seiten. Eine Kürzung auf CHF 600.00 scheint dennoch angemessen,

zumal die Beschwerdegegnerinnen von Anfang an ins Verfahren involviert waren und sicherlich nicht mehr alle Akten kopieren mussten. Damit umfasst die auszurichtende Parteientschädigung ein Honorar von CHF 10'500.00 (35h à CHF 300.00), zuzügl. Auslagen von CHF 630.60, insgesamt (zuzügl. MWST von CHF 890.45) CHF 12'021.05 .

Demnach wird **erkannt**:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
2. B. hat die Kosten des Verfahrens vor Verwaltungsgericht von CHF 4'000.00 zu bezahlen.
3. B. hat der Marti AG, Solothurn, und der Coop Nordwestschweiz, Direktion Immobilien, Bern, für das Verfahren vor Verwaltungsgericht eine Parteientschädigung von insgesamt CHF 12'021.05 (inkl. Auslagen und MWST) zu bezahlen.

Rechtsmittel: Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Eröffnung des begründeten Urteils beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden (Adresse: 1000 Lausanne 14). Die Frist wird durch rechtzeitige Aufgabe bei der Schweizerischen Post gewahrt. Die Frist ist nicht erstreckbar. Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten. Für die weiteren Voraussetzungen sind die Bestimmungen des Bundesgerichtsgesetzes massgeblich.

Dieser Entscheid ist schriftlich zu eröffnen an:

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Die Präsidentin

Die Gerichtsschreiberin

Scherrer Reber

Droeser