

ENTSCHEID
DER
BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION

RA Nr. 110/2014/12

Bern, 4. Februar 2015

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn **A.**_____
Beschwerdeführer 1

Herrn **B.**_____
Beschwerdeführer 2

Frau **C.**_____
Beschwerdeführerin 3

Herrn **D.**_____
Beschwerdeführer 4

Herrn **E.**_____
Beschwerdeführer 5

F._____
Beschwerdeführerin 6

G._____
Beschwerdeführerin 7

Herrn **H.**_____
Beschwerdeführer 8

Frau **I.**_____
Beschwerdeführerin 9

Herrn **J.**_____
Beschwerdeführer 10

alle vertreten durch Herrn Rechtsanwalt K._____

und

L._____
Beschwerdegegnerin



vertreten durch Herrn Rechtsanwalt M. _____

und

Herrn N. _____

von Amtes wegen am Verfahren Beteiligter

sowie

Regierungsstatthalteramt Thun, Scheibenstrasse 3, 3600 Thun

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA OIK I), Strasseninspektorat Oberland Nord,
Uttigenstrasse 73, 3661 Uetendorf

Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Steffisburg, Bauinspektorat, Höchhusweg 5, 3612
Steffisburg

betreffend die Verfügung des Regierungsstatthalteramts Thun vom 24. Dezember 2013
(bbew 117/2013; Umnutzung Erdgeschoss in Gastgewerbebetrieb)

I. Sachverhalt

1. Die Beschwerdegegnerin reichte am 22. Juli 2013 bei der Gemeinde Steffisburg ein Baugesuch ein für die Umnutzung des Erdgeschosses in ein Restaurant mit 80 Innen- und 24 Aussensitzplätzen sowie einem "Drive-In" auf der Parzelle Steffisburg Grundbuchblatt Nr. R. _____ BR. Die Parzelle liegt in der Arbeitszone A1 mit Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) IV. Gegen das Bauvorhaben erhoben unter anderen die Beschwerdeführenden Einsprache. Mit Gesamtentscheid vom 24. Dezember 2013 erteilte das Regierungsstatthalteramt Thun die Baubewilligung.

2. Dagegen reichten die Beschwerdeführenden 1 bis 5 am 24. Januar 2014 gemeinsam Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) ein. Die anfänglich nicht von allen Beschwerdeführenden unterzeichnete Beschwerde wurde am 20. Februar 2014 korrekt unterschrieben wieder eingereicht. Die Beschwerdeführenden 1-5 verlangen, dass vor Baubeginn verschiedene Punkte hinsichtlich Verkehrssicherheit geklärt sein müssen. Sinngemäss beantragen sie damit die Ergänzung des Gesamtentscheids

vom 24. Dezember 2013 mit zusätzlichen Auflagen zur Verkehrssicherheit. Am 27. Januar 2014 erhoben die Beschwerdeführenden 6-10 gemeinsam Beschwerde bei der BVE. Sie beantragen, der Gesamtentscheid vom 24. Dezember 2013 sei aufzuheben und dem Baugesuch sei der Bauabschlag zu erteilen.

3. Das Rechtsamt, welches die Beschwerdeverfahren für die BVE leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Die Gemeinde Steffisburg und das Regierungsstatthalteramt Thun verzichteten auf eine Stellungnahme und verwiesen auf den angefochtenen Entscheid. Die Beschwerdegegnerin beantragt in ihrer Beschwerdeantwort vom 3. März 2014 die Abweisung der Beschwerden, soweit auf sie einzutreten sei. Der Obergeringenieurkreis I (OIK I) des Tiefbauamts des Kantons Bern (TBA) beantragt in seiner Stellungnahme vom 6. März 2014 sinngemäss die Abweisung der Beschwerde. Gleichzeitig empfiehlt der OIK I, wenige Wochen und einige Monate nach Inbetriebnahme des beantragten Betriebs das Verkehrsgeschehen im Anschlussbereich festzuhalten und die Wartezeiten zu messen.

Mit Eingabe vom 6. März 2014 beantragten die Beschwerdeführenden eine Sistierung des Beschwerdeverfahrens. Die Beschwerdegegnerin reichte am 19. Mai 2014 eine Projektänderung ein. Mit Verfügung vom 16. Juli 2014 wies das Rechtsamt das Sistierungsgesuch der Beschwerdeführenden ab und forderte die Beschwerdegegnerin auf, sämtliche von der Projektänderung betroffenen Pläne anzupassen. Am 8. August 2014 reichte die Beschwerdegegnerin erneut eine Projektänderung ein. Mit Verfügung vom 20. August 2014 gab das Rechtsamt bekannt, dass die BVE beabsichtige, die Projektänderung zur Weiterbehandlung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Darauf verzichtete die Beschwerdegegnerin mit Eingabe vom 1. September 2014 auf sämtliche baulichen Änderungen im Innenbereich. In Folge dessen gab das Rechtsamt mit Verfügung vom 3. September 2014 bekannt, dass die BVE nicht mehr beabsichtige, die verbleibende Projektänderung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Gleichzeitig erhielten die übrigen Verfahrensbeteiligten die Gelegenheit, zur verbleibenden Projektänderung Stellung zu nehmen. Schliesslich erhielten die Verfahrensbeteiligten die Gelegenheit, Schlussbemerkungen zum Beschwerdeverfahren einzureichen.

¹ Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (OrV BVE; BSG 152.221.191)

4. Auf die Rechtsschriften und Vorakten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Eintreten

a) Angefochten ist ein Gesamtentscheid nach Art. 9 KoG². Laut Art. 11 Abs. 1 KoG kann er – unabhängig von den geltend gemachten Einwänden – nur mit dem Rechtsmittel angefochten werden, das für das Leitverfahren massgeblich ist. Das Leitverfahren ist im vorliegenden Fall das Baubewilligungsverfahren (Art. 5 Abs. 1 KoG). Bauentscheide können nach Art. 40 Abs. 1 BauG³ innert 30 Tagen seit Eröffnung mit Baubeschwerde bei der BVE angefochten werden. Die BVE ist somit zur Beurteilung der Beschwerde gegen den Gesamtentscheid zuständig.

b) Zur Beschwerde befugt sind die Baugesuchsteller, die Einsprecher im Rahmen ihrer Einsprachegründe und die zuständige Gemeindebehörde (Art. 10 KoG in Verbindung mit Art. 40 Abs. 2 BauG). Sowohl hinsichtlich der ersten Beschwerde vom 24. Januar 2014 als auch der zweiten Beschwerde vom 27. Januar 2014 sind einzelne Beschwerdeführende, deren Einsprachen abgewiesen wurden, als unmittelbare Nachbarn des Bauvorhabens durch den vorinstanzlichen Gesamtentscheid beschwert und daher zur Beschwerdeführung legitimiert. Auf beide form- und fristgerecht eingereichten Beschwerden ist daher einzutreten.

Ob sämtliche Beschwerdeführenden beschwerdebefugt sind, braucht unter diesen Umständen nicht geklärt zu werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass in einem allfälligen Beschwerdeverfahren vor Verwaltungsgericht alle Beschwerdeführenden ihre Legitimation nachweisen müssten.

² Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1)

³ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721)

2. Verkehrsstudie

a) Die Beschwerdeführenden 6-10 rügen, die Vorinstanz habe beim Parkplatzbedarf und beim Verkehrsaufkommen auf die Verkehrsstudie der O._____ AG vom 14. Mai 2013 abgestellt. Dabei handle es sich jedoch um ein Parteigutachten, das nur auf den Angaben der Beschwerdegegnerin beruhe. Andere Aspekte wie das übrige Verkehrsaufkommen in der Arbeitszone und die Bedürfnisse der weiteren Betriebe und Anwohner in diesem Gebiet seien nicht berücksichtigt worden. Die Studie sei daher unvollständig, weshalb sie nicht als Grundlage für den Bauentscheid berücksichtigt werden könne. Vielmehr müsse eine neutrale Verkehrsstudie gestützt auf aktuelle Frequenzzahlen von vergleichbaren Betrieben, so insbesondere dem T_____ in Heimberg, in Auftrag gegeben werden, damit die angegebenen 450 bis 550 Fahrten plausibilisiert werden könnten. Tatsächlich sei mit einem weitaus grösseren Verkehrsaufkommen als seitens der Beschwerdegegnerin angenommen zu rechnen, insbesondere ergäben sich in den Spitzenzeiten weit mehr als die in der Verkehrsstudie angenommenen 40 Fahrten.

b) Zur Beurteilung der zukünftigen Verkehrssituation nach Inbetriebnahme des Restaurants mit Drive-In muss eine Prognose gemacht werden. Dazu muss einerseits die Ist-Situation abgeklärt werden. Andererseits muss abgeschätzt werden, wie viele zusätzliche Fahrten durch das Bauvorhaben voraussichtlich generiert werden. Anschliessend ist ausgehend von der Ist-Situation zu prognostizieren, wie sich die zukünftige Situation aufgrund der abgeschätzten Zusatzbelastung präsentieren wird. Eine solche Prognose ist zwangsläufig mit Unsicherheiten behaftet. Dem kann dadurch Rechnung getragen werden, dass zunächst vorsichtige Annahmen getroffen werden, so dass noch eine gewisse Reserve besteht. Weiter kann der Unsicherheit dadurch begegnet werden, dass nach der Realisierung des Bauvorhabens eine Überprüfung der Prognose vorgesehen wird und, falls sich die Prognose als falsch herausstellt, weitere Massnahmen verlangt werden.

c) Die umstrittene Verkehrsstudie stützt sich hinsichtlich der Ist-Situation auf die Zahlen aus dem Verkehrsmodell Thun und Agglomeration (Abendspitzenstunden 2030), O._____ AG, Kalibration Juli 2012, die anhand von Zählungen aus dem Jahr 2009 überprüft und bestätigt wurden. Zusätzlich wurde der Verkehr am Knoten Bernstrasse / Industrieweg von der O._____ AG am 25. April 2013 während der Abendspitzenstunde

gezählt. Inwiefern diese Erhebung des Ist-Zustands fehlerhaft sein sollte, ist nicht erkennbar.

Hinsichtlich der voraussichtlich durch das Bauvorhaben zusätzlich generierten Fahrten stützt sich die Verkehrsstudie der O._____ AG auf die Angaben der Beschwerdegegnerin ab. Dies ist nicht zu beanstanden, kann die Beschwerdegegnerin doch aufgrund ihrer Erfahrungen von vergleichbaren Betrieben selber am Besten abschätzen, mit welchen Gästezahlen zu rechnen ist. Abgesehen davon muss sich die Beschwerdegegnerin auch auf diesen Angaben behaften lassen. Die Baubewilligung wird aufgrund dieser Angaben entsprechend beschränkt und der Betrieb nur in diesem Rahmen bewilligt. Sollte sich herausstellen, dass der Betrieb deutlich mehr Verkehr verursacht, als von der Beschwerdegegnerin angenommen, läge dies somit ausserhalb des bewilligten Zustands und würde die entsprechenden Konsequenzen nach sich ziehen. Solche sind in der Auflage des Amtsberichts Strassenbaupolizei vom 29. August 2013 für den Fall, dass sich die Verkehrssituation anders als prognostiziert entwickeln sollte, denn auch bereits vorgesehen.

Um auf der sicheren Seite zu sein, geht die Verkehrsstudie der O._____ AG im Übrigen an verschiedenen Stellen von vorsichtigen Annahmen aus: So bei der Anzahl Fahrten, die durch die Schliessung des S._____ Sportgeschäfts wegfallen, bei der Anzahl der Fahrten, die für die übrigen Nutzungen in den Obergeschossen zu erwarten sind, und bei der Verteilung der Rechts- und Linksabbieger beim Knoten Bernstrasse / Industrieweg. Gemäss Stellungnahme des OIK I vom 6. März 2014 geht die Studie für die Berechnung des Mehrverkehrs von Annahmen aus, die nachvollziehbar sind. Auch mit einem weiteren Verkehrsgutachten dürfte es gemäss OIK I nicht möglich sein, den Mehrverkehr verlässlicher zu prognostizieren. Zwar könnten Erhebungen bei vergleichbaren bestehenden Restaurants gemacht werden. Aufgrund kaum bestimmbarer Einflussfaktoren seien solche aber nicht Ziel führend, liessen sich doch bereits mit den vorhandenen Grundlagen für den fraglichen Verkehrsknoten genügend Schlüsse ziehen.

d) Insgesamt gibt es somit keinen Grund, weshalb nicht auf die vorhandene Verkehrsstudie abgestellt werden könnte. Weder in der Abklärung der Ist-Situation noch in der Annahme der Anzahl zusätzlicher Fahrten noch in der Prognose der zukünftigen Situation sind Fehler in der Studie zu erkennen. Auch die Beschwerdeführenden vermögen keine konkreten Anhaltspunkte zu nennen, die darauf hindeuten, dass die Verkehrsstudie

von falschen Annahmen ausginge oder zu falschen Schlüssen kommen würde. Sie äussern lediglich entsprechende Befürchtungen.

So äussert die im Auftrag der Beschwerdeführenden von der P._____ AG verfasste Kurzbeurteilung vom 3. Dezember 2013 zur Verkehrsstudie zwar die Befürchtung, dass mehr zusätzliche Fahrten anfallen könnten als angenommen. Die Kurzbeurteilung stellt die Verkehrsstudie ansonsten aber nicht in Frage. Und im Begleitschreiben zur Kurzbeurteilung ist im Gegenteil sogar davon die Rede, dass aufgrund eigener Berechnungen zur Leistungsfähigkeit die Leistungsreserven noch etwas grösser seien als in der Verkehrsstudie angenommen.

Und auch der ebenfalls im Auftrag der Beschwerdeführenden verfasste Bericht der Q._____ AG vom 30. Oktober 2014 hält fest, dass die Verkehrsstudie der O._____ AG in vielen Punkten richtig und korrekt dargestellt sei. Zwar wird ebenfalls insbesondere die Verkehrsmenge beim Restaurant und vor allem beim Drive-In als "äusserst kritisch" erachtet. Soweit zur Begründung jedoch auf die Kurzbeurteilung der P._____ AG verwiesen wird, ergibt sich daraus nichts Neues. Soweit zur Begründung auf das T_____ in Heimberg verwiesen, fehlt es an einer direkten Vergleichbarkeit, da es sich nicht um identische Betriebe handelt.

Soweit die Beschwerdeführenden geltend machen, in den Spitzenzeiten ergäben sich weit mehr als die angenommenen 40 Fahrten, übersehen sie, dass auch die Verkehrsstudie der O._____ AG davon ausgeht, dass während der Restaurantspitzenstunde zwischen 12.00 und 13.00 Uhr das Verkehrsaufkommen rund doppelt so hoch sein wird. Da jedoch gemäss Studie der Verkehr auf dem öffentlichen Strassennetz zu dieser Zeit deutlich tiefer ist, wurde die Abendspitzenstunde des öffentlichen Strassennetzes zwischen 17.00 und 18.00 Uhr näher untersucht. Lediglich für diese Stunde geht die Studie von 40 Fahrten aus.

e) Die mit jeder Prognose verbundene Unsicherheit könnte auch durch ein weiteres Gutachten oder durch Verkehrszählungen an anderen, bestehenden Standorten nicht beseitigt werden. Deshalb kann auf die Einholung weiterer Beweismittel verzichtet werden. Dieser Unsicherheit kann aber dadurch begegnet werden, dass nach der Realisierung des Bauvorhabens eine Überprüfung der Prognose vorgesehen wird und, falls sich die Prognose als falsch herausstellt, weitere Massnahmen verlangt werden. Dementsprechend sind im angefochtenen Entscheid beziehungsweise im Amtsbericht Strassenbaupolizei des

OIK I vom 29. August 2013 solche Verbesserungsmaßnahmen zu Lasten der Bauherrschaft als Auflage vorgesehen für den Fall, dass sich wider Erwarten und entgegen der Prognose ein regelmässiger Rückstau auf der Bernstrasse ergeben sollte. Zusätzlich schlägt der OIK I in seiner Stellungnahme vom 6. März 2014 vor, wenige Wochen nach der Inbetriebnahme des Drive-In-Restaurants und einige Monate danach das Verkehrsgeschehen im Anschlussbereich mittels Videoaufnahmen festzuhalten und die Wartezeiten zu messen. Danach könnten die zuständigen Behörden beurteilen, ob Massnahmen ergriffen werden müssten.

Gestützt auf diesen Vorschlag des OIK I wird der angefochtene Gesamtentscheid mit einer zusätzlichen Auflage ergänzt, wonach die Beschwerdegegnerin das Verkehrsgeschehen im Anschlussbereich des Industriewegs an die Bernstrasse zwei Wochen nach Eröffnung des Gastgewerbebetriebs mit Drive-In und sechs Monate nach dieser Eröffnung mittels Videoaufnahme festhalten und die Wartezeiten messen muss. Die entsprechenden Ergebnisse sind der Gemeinde Steffisburg und dem OIK I mitzuteilen.

3. Parkplätze

a) Die Beschwerdeführenden 6-10 rügen, die Verkehrsstudie vom 14. Mai 2013 gehe für die Parkplatzberechnung lediglich von einer Bruttogeschossfläche von 1'770 bzw. 1'350 m² aus, tatsächlich seien es 2'056 m². Gemäss der im Internet aufgeschalteten Mietdokumentation seien es sogar 2'140 m². Die BVE habe in diesem Zahlenwirrwarr für Klarheit zu schaffen.

Die Beschwerdeführenden 6-10 machen weiter geltend, für das ganze Gebäude stünden lediglich 32 Parkplätze zur Verfügung. Vorliegend gehe es nur um die Umnutzung des Erdgeschosses. Wenn dafür sämtliche Parkplätze zugewiesen würden, stünden für die Nutzungen in den Obergeschossen keine Parkplätze mehr zur Verfügung. Bei der Erstellung des Gebäudes habe der minimale Parkplatzbedarf 43 betragen. Mit der neuen Baubewilligung seien von den total 2'056 m² auf vier Stockwerken 548 m² für Restaurant im Erdgeschoss und 1508 m² für Einkauf, Freizeit und Kultur in den drei oberen Stockwerken bewilligt. Dies ergebe einen Mindestparkplatzbedarf von 47, welcher nicht erfüllt sei. Im Übrigen sei die Bandbreitenberechnung nur in der Regel ein taugliches

Instrument. Bei besonderen Verhältnissen wie einem Schnellimbissrestaurant mit einem überdurchschnittlichen Parkplatzbedarf müsse davon abgewichen werden.

Dass die schon bewilligten Parkplätze keiner erneuten Bewilligung bedürften, wie dies im angefochtenen Gesamtentscheid stehe, sei nicht richtig. Die vorhandenen Parkplätze würden verändert, indem auf der gleichen Fläche mehr Plätze angeordnet würden. Dadurch seien viele Parkplätze zu schmal und deshalb nicht bewilligungsfähig.

Gemäss Parkplatznachweis müsse zusätzlich Platz für 62 Velos vorhanden sein, was erfahrungsgemäss einem Platzbedarf von vier Parkplätzen entspreche. Damit fielen noch einmal vier Parkplätze in der Parkplatzberechnung weg. Zudem müsse mindestens ein rollstuhlgerechter Parkplatz angeboten werden. Keiner der projektierten Parkplätze weise jedoch die notwendige Breite auf.

b) Wird durch die Erstellung, die Erweiterung, den Umbau oder die Zweckänderung von Bauten und Anlagen ein Parkplatzbedarf verursacht, so ist dafür auf dem Grundstück oder in seiner Nähe eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Motorfahrräder zu errichten (Art. 16 Abs. 1 BauG). Die Anzahl der Abstellplätze wird durch eine Bandbreite begrenzt; innerhalb dieser Bandbreite legt die gesuchstellende Partei die Anzahl fest. Die Bandbreite umfasst insbesondere die Abstellplätze für die Motorfahrzeuge der Beschäftigten, der Besucher und der Behinderten (Art. 50 Abs. 1 und 2 BauV⁴). Für die übrigen Nutzungen berechnet sich die Bandbreite in Städten und Agglomerationen nach den folgenden Formeln: Maximal $(0.6 \times GF/n) + 5$; Minimal $(0.45 \times GF/n) - 3$. Die Zahl "n" hat für die verschiedenen Nutzungen folgende Werte: Restaurant: n = 15; Einkaufen, Freizeit, Kultur: n = 20; Hotel: n = 30; Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen: n = 50; Spital, Heim: n = 100; Schule: n = 120. Zu den Städten und Agglomerationen zählt unter anderem Steffisburg. Umfasst ein Vorhaben verschiedene übrige Nutzungen, sind die GF/n der verschiedenen Nutzungen zusammenzuzählen und von dieser Summe ist die Anzahl Abstellplätze zu berechnen (Art. 52 Abs. 1 bis 3 BauV).

Zur Berechnung der Anzahl Abstellplätze sind für die übrigen Nutzungen von der Geschossfläche (GF) die dem Gewerbe bzw. dem Zweck der Einrichtung dienenden oder hierfür verwendbaren ober- und unterirdischen Hauptnutz- (HNF), Verkehrs- (VF) und

⁴ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

Konstruktionsflächen (KF) anzurechnen.⁵ Die Hauptnutzfläche ist der Teil der Nutzfläche, welcher der Zweckbestimmung und Nutzung des Gebäudes im engeren Sinn dient. Die Verkehrsfläche ist jener Teil der Nettogeschossfläche, welcher ausschliesslich deren Erschliessung dient. Die Konstruktionsfläche ist die Grundrissfläche der innerhalb der Geschossfläche liegenden umschliessenden und innenliegenden Konstruktionsbauteile wie Aussen- und Innenwände, Stützen und Brüstungen.⁶

Für Fahrräder und Motorfahrräder sind für Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen und Hotel je 100 m² GF mindestens 2 Abstellplätze und für Einkaufen, Freizeit, Kultur und Restaurant je 100 m² GF mindestens 3 Abstellplätze zu erstellen. Die Abstellplätze sind so anzulegen, dass sie auf kurzem und sicherem Weg erreicht werden können. Wenigstens die Hälfte ist zu überdachen (Art. 54c Abs. 1 und 2 BauV).

c) Aufgrund der geplanten Umnutzung des Erdgeschosses in ein Restaurant ist das Erdgeschoss bei der Parkplatzbedarfsrechnung mit $n = 15$ für Restaurant zu berücksichtigen. Im Beschwerdeverfahren hat der Gebäude- bzw. Baurechtseigentümer mit Schreiben vom 16. Mai 2014 erklärt, dass er auf die bewilligte Nutzung des zweiten und dritten Obergeschosses als Verkaufsfläche verzichte, solange das Erdgeschoss als Restaurant genutzt werde.⁷ Somit sind diese beiden Geschosse bei der Parkplatzbedarfsrechnung nicht mehr mit $n = 20$ für Einkaufen, Freizeit, Kultur, sondern mit $n = 50$ für Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen zu berücksichtigen. Das erste Obergeschoss wurde dem Gebäudeeigentümer als Verkaufsfläche bewilligt, so dass dafür nach wie vor $n = 20$ für Einkaufen, Freizeit, Kultur zu berücksichtigen ist. Aus der entsprechend aktualisierten Parkplatzbedarfsrechnung der Beschwerdegegnerin vom 27. August 2014⁸ ergibt sich ein minimaler Bedarf von 31 Autoparkplätzen und von 50 Fahrradparkplätzen. Gemäss dem Plan "Situation Umgebung, Erdgeschoss" vom 27. August 2014 sind 35 Autoparkplätze und 50 Fahrradparkplätze, wovon 28 gedeckt, vorgesehen; wenn man zusätzlich den Warteplatz berücksichtigt sind es 36 Autoparkplätze. Damit wird die Parkplatzpflicht gemäss Bandbreite erfüllt. Mit dem

⁵ Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV, Herausgegeben vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), S. 3, Publiziert unter: www.be.ch/ahop

⁶ Definitionen aus der Norm SIA 416 Anhang B

⁷ Vgl. Beilage 3 zur Eingabe der Beschwerdegegnerin vom 19. Mai 2014

⁸ Vgl. Beilage 4 zur Eingabe der Beschwerdegegnerin vom 1. September 2014

Parkplatz Nr. 13 ist auch ein behindertengerechter Parkplatz direkt vor dem Eingang vorgesehen.

Diese Autoparkplatzpflicht ist im Übrigen erst Recht erfüllt, wenn man lediglich die Umnutzung des Erdgeschosses von Verkauf zu Restaurant sowie des 2. und 3. Obergeschosses von Verkauf zu Dienstleistung berücksichtigt. Durch diese Umnutzungen ergibt sich ein verringerter Parkplatzbedarf, tatsächlich werden mit dem Baugesuch aber neue Parkplätze geschaffen.

d) Demgegenüber sind die Ausführungen im Bericht der Q._____ AG vom 30. Oktober 2014 zum Parkplatzbedarf nicht nachvollziehbar. Diesen Bericht haben die Beschwerdeführenden zusammen mit ihrer Eingabe vom 31. Oktober 2014 im Beschwerdeverfahren eingereicht. Zunächst wird im Bericht der Q._____ AG festgehalten, eine Prüfung der Parkplatzberechnung vom 27. August 2014 habe ergeben, dass die Berechnung plausibel sei und den gesetzlichen Vorgaben entspreche. Dann führt der Bericht jedoch aus, bezogen auf das ganze Gebäude ergebe sich bei Volllastung ein minimaler Parkplatzbedarf von mindestens 50 Parkplätzen. Diese Zahl ist nicht nachvollziehbar: Die Parkplatzberechnung vom 27. August 2014 geht von einer Volllastung des ganzen Gebäudes aus und weist einen minimalen Bedarf von 31 Autoparkplätzen aus.

Die Kritik im Bericht der Q._____ AG an gewissen Parkfeldern ist zwar berechtigt. Die zusätzlich geplanten Autoparkplätze sind tatsächlich knapp bemessen und teilweise schwer zugänglich. Der Bericht räumt jedoch selber ein, dass die Plätze in ihren Abmessungen der Norm entsprechen. Gemäss der Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) SN 640 291a (Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen) beträgt die minimale Breite für Senkrechtparkfelder 2.35 m, für Kleinwagen sind auch speziell gekennzeichnete Senkrechtparkfelder mit einer Breite von 2.10 m zulässig. Für Längsparkfelder betragen die entsprechenden minimalen Breiten 1.9 m bzw. für Kleinwagen 1.8 m. Die geplanten Parkfelder halten diese Bestimmungen ein. Somit können sie angerechnet werden. Zumal der besonders schwer zugängliche Parkplatz Nr. 35 ausdrücklich für Personal vorgesehen ist. Im Übrigen könnte der Minimalbedarf von 31 Autoparkplätzen selbst dann eingehalten werden, wenn vier Parkplätze (bzw. fünf Parkplätze, wenn man zusätzlich den Warteplatz berücksichtigt) nicht angerechnet werden könnten.

e) Was das von den Beschwerdeführenden 6-10 gerügte Zahlenwirrwarr hinsichtlich der Bruttogeschossfläche betrifft, geht der Parkplatznachweis vom 27. August 2014 von total 2'133.1 m² aus. Die Beschwerdeführenden 6-10 selber gehen lediglich von 2'056 m² aus. Die Rüge der Beschwerdeführenden, bei der Bedarfsrechnung für die Parkplätze sei von einer zu geringen Geschossfläche ausgegangen worden, ist somit unbegründet. Im Übrigen ist nicht erkennbar, inwieweit die im Parkplatznachweis vom 27. August 2014 angenommene Gesamtfläche falsch sein sollte.

f) Besondere Verhältnisse, die zum Abweichen von der Bandbreite oder vom Grundbedarf führen können, sind gegeben, wenn das Vorhaben deutlich über- oder unterdurchschnittlich ist, beispielsweise im Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei Schichtbetrieb, in der Anzahl Arbeitsplätze im Verhältnis zur Geschossfläche (GF) bei industriellen Produktionsbetrieben oder bei Lagerhallen oder in der Eignung des öffentlichen Verkehrs für seine Erschliessung (Art. 54 BauV).

Damit ist zwar bei Betrieben mit besonders hohem Verkehrsaufkommen eine Erhöhung des Parkplatzbedarfs denkbar, wozu auch ein Schnellimbissrestaurant gehören kann. Gleichzeitig ist hier aber auch eine Reduktion des Bedarfs denkbar, weil eine mehrfache, zeitlich auseinander liegende Parkplatzbenutzung durch verschiedene Betriebe gegeben ist.⁹ Die Parkplätze werden nicht nur durch das geplante Schnellimbissrestaurant genutzt, sondern auch durch die weiteren im gleichen Gebäude untergebrachten Betriebe. Dabei dürfte deren Parkplatznutzung zeitlich teilweise auseinander liegen. Das Schnellimbissrestaurant dürfte seine Spitzenzeiten am Mittag und am Abend haben. In diesen Zeiten dürften die Parkplätze durch die weiteren Nutzungen weniger oder allenfalls gar nicht belegt sein. Somit halten sich die Gründe für eine Erhöhung und für eine Reduktion des Parkplatzbedarfs die Waage, womit es letztlich bei der ordentlichen Bandbreite gemäss Art. 52 BauV bleibt.

g) Der Parkplatzbedarf gemäss Bandbreite kann somit eingehalten werden. Dies jedoch nur dann, wenn der von Amtes wegen am Verfahren Beteiligte Gebäude- bzw. Baurechtseigentümer auf die Nutzung des zweiten und dritten Obergeschosses als Verkaufsfläche verzichtet. Dieser hat mit Schreiben vom 16. Mai 2014 einer

⁹ Zaugg/Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band I, Bern 2013, Art. 16-18 N.16

entsprechenden Auflage zugestimmt. Die Baubewilligung wird daher mit folgender Auflage ergänzt: Das zweite und dritte Obergeschoss des bestehenden Gebäudes auf Parzelle Steffisburg Grundbuchblatt Nr. R._____ BR darf vorbehältlich eines neuen Baugesuchs nicht als Verkaufsfläche genutzt werden, solange das Erdgeschoss als Restaurant genutzt wird.

4. Erschliessung

a) Die Beschwerdeführenden 6-10 rügen, die arealinterne Ringstrasse vermöge den zusätzlichen Verkehr nicht zu bewältigen, übermässige Rückstaus innerhalb des Areals seien vorprogrammiert. Der Warteraum auf der Bauparzelle biete für maximal drei bis vier Fahrzeuge Platz. Die übrigen wartenden Fahrzeuge stünden demnach auf der öffentlichen Erschliessungsstrasse, womit sich ein Rückstau bis auf die Bernstrasse bilden werde. Aufgrund der Fahrtrichtung auf der Ringstrasse könnten Fahrzeuge nicht auf die Bauparzelle gelangen, um dort auf einem Parkplatz oder der freien Fläche zwischen der Ringstrasse und den Parkplätzen zu warten. Und die freie Fläche zwischen der Ringstrasse und den Parkplätzen vor dem Gebäude der Beschwerdeführerin 7 dürfe von der Beschwerdegegnerin nicht als Warteraum benutzt werden, dabei handle es sich um fremdes Privateigentum.

Zudem vermöge auch die Ausfahrtsituation vor allem beim Linksabbiegen auf die Bernstrasse keinen zusätzlichen Verkehr zu bewältigen. Die P._____ AG habe dies in ihrer Kurzbeurteilung vom 3. Dezember 2013 bestätigt.

b) Bauvorhaben dürfen nur bewilligt werden, wenn sichergestellt ist, dass das Baugrundstück auf den Zeitpunkt der Fertigstellung des Baus oder der Anlage, wenn nötig bereits bei Baubeginn, genügend erschlossen sein wird. Die strassenmässige Erschliessung ist genügend, wenn die Zufahrtsstrasse hinreichend nahe an Bauten und Anlagen heranzuführt und diese für Feuerwehr und Sanität gut erreichbar sind. Die Erschliessungsanlagen müssen den Beanspruchungen gewachsen sein, die sich aus der Nutzung des Baugrundstücks und der weiteren Grundstücke ergeben können, denen sie nach der Planung zu dienen bestimmt sind (Art. 7 BauG). Bestehende Erschliessungsanlagen, welche die Anforderungen an neue Erschliessungen nicht erfüllen, genügen unter anderem für Umbauten, Erweiterungen und Zweckänderungen, die keine

wesentliche Mehrbelastung bringen (Art. 5 Bst. b BauV). Für neue Erschliessungen gilt insbesondere die Vorgabe, dass die Fahrbahnbreite bei Einbahnstrassen 3 m nicht unterschreiten soll (Art. 7 Abs. 2 BauV).¹⁰

Die strassenmässige Erschliessung der Bauparzelle erfolgt von der Bernstrasse (Kantonsstrasse) über den Industrieweg und die daran anschliessende Ringstrasse. Auf der arealinternen Ringstrasse ist der Verkehr im Bereich der Bauparzelle im Einbahnverkehr geführt. Mit diesem Strassenanschluss ist die Bauparzelle für das Bauvorhaben gemäss den Vorgaben in der Baugesetzgebung genügend erschlossen. Diese Ringstrasse erfüllt die Anforderungen an eine neue Zufahrt, insbesondere hat sie mindestens eine Breite von 3 m. Ob auch die Voraussetzungen für das Genügen einer bestehenden Erschliessungsanlage erfüllt wären, braucht unter diesen Umständen nicht geprüft zu werden.

c) Dass die Bauparzelle strassenmässig grundsätzlich erschlossen ist, wird auch von den Beschwerdeführenden nicht bestritten. Sie fürchten jedoch einen Rückstau von der Drive-In-Spur auf die Ringstrasse oder gar bis auf die Kantonsstrasse.

Aus dem Plan "Situation Umgebung, Erdgeschoss" vom 27. August 2014 ergibt sich, dass bei einer durchschnittlichen Fahrzeuglänge von 4.5 m Platz für sechs Autos in der Drive-In-Spur bis zur Ausgabestelle besteht. Hinzu kommt ein Warteplatz im Ausfahrtsbereich der Drive-In-Spur nach der Ausgabestelle. Somit können insgesamt sieben Fahrzeuge anstehen, ohne dass es zu einem Rückstau auf die Ringstrasse kommt. Gemäss den Ausführungen in der Beschwerdeantwort rechnet die Beschwerdegegnerin in Spitzenzeiten mit 20 bis maximal 30 Fahrzeugen beim Drive-In. Dabei kann ein Fahrzeug gemäss der Beschwerdegegnerin in durchschnittlich zwei bis drei Minuten abgefertigt werden. Bei diesen Frequenzen kommt es somit zu keinem Rückstau auf die Ringstrasse, wenn die neuen Fahrzeuge den Drive-In in regelmässigen Abständen von zwei bis drei Minuten anfahren.

d) Treffen die neuen Fahrzeuge jedoch nicht in gleichmässigen Abständen beim Drive-In ein, kann nicht ausgeschlossen werden, dass es in Spitzenzeiten dennoch zu einem Rückstau auf die Ringstrasse kommen könnte. Dies will die Beschwerdegegnerin gemäss

¹⁰ Zaugg/Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band I, Bern 2013, Art. 7/8 N. 10 und 14 ff.

ihrem Verkehrskonzept dadurch verhindern, dass sie während den Spitzenzeiten bei Bedarf den Verkehr bei der Drive-In-Zufahrt durch Mitarbeitende regeln lässt. Bei einem drohenden Rückstau sollen Fahrzeuge auf einen Parkplatz oder auf die freie Fläche zwischen der Ringstrasse und den Parkplätzen vor dem Gebäude gewiesen werden.

Sollte diese Massnahme dazu dienen, dass die betroffenen Fahrzeuge von ihrem Warteplatz in die Drive-In-Spur fahren, sobald es dort Kapazität hat, wenden die Beschwerdeführenden zu Recht ein, dass dies kaum funktionieren dürfte. Aufgrund des Einbahnverkehrs auf der Ringstrasse können die in den Wartebereich dirigierten Fahrzeuge nicht zurück zur Drive-In-Zufahrt fahren. Um zur Drive-In-Zufahrt zu gelangen, müssten sie vielmehr auf der Ringstrasse eine Runde um das ganze Areal drehen. Allerdings müssen diese überzähligen Fahrzeuge nicht zurück zur Drive-In-Zufahrt fahren. Die entsprechenden Fahrzeughalter können vom verkehrsregelnden Mitarbeitenden informiert werden, dass die Zufahrt zum Drive-In zurzeit nicht möglich ist und sie daher das Fahrzeug auf einem Parkplatz abstellen und ihre Bestellung am ordentlichen Schalter im Innern des Restaurants aufgeben müssen.

Die von der Beschwerdegegnerin vorgesehene Massnahme ist somit geeignet, in Spitzenzeiten einen drohenden Rückstau aus der Drive-In-Spur auf die Ringstrasse zu vermeiden, ohne dass dabei fremde Parkplätze beansprucht werden müssen. Eine entsprechende Auflage findet sich bereits in Ziff. 3.3.2 des angefochtenen Gesamtentscheids, wonach die Verkehrsregelung durch den Betrieb "Burger King" vorzunehmen ist. Die von den Beschwerdeführenden in ihren Schlussbemerkungen geäusserte Befürchtung, diese Auflage sei bei einem allfälligen Eigentümer- oder Mieterwechsel nicht durchsetzbar, ist unbegründet. Soweit die Baubewilligung für einen Rechtsnachfolger gilt, gilt dies auch für die darin enthaltenen Auflagen.

e) Zwar weisen die Beschwerdeführenden in ihren Schlussbemerkungen zu Recht darauf hin, dass die Autos allenfalls bereits beim Menubord ein erstes Mal anhalten und es hier nur Platz für ein wartendes Fahrzeug dahinter hat. Es kann jedoch damit gerechnet werden, dass die Fahrzeuge beim Menubord, wenn überhaupt, nicht lange anhalten werden, womit ein Warteplatz dahinter ausreichen sollte. Richtig ist auch, dass zwischen der Bestellstation und der Ausgabestelle lediglich Platz für ein wartendes Fahrzeug vorhanden ist. Auch dies sollte jedoch ausreichen. Ist dies in Spitzenzeiten nicht der Fall, kann der Verkehr entsprechend geregelt werden. Im Übrigen muss sich die

Beschwerdegegnerin auch hier auf ihre Angaben behaften lassen (vgl. dazu oben Erwägung 2.c). Sollten sich ihre Annahmen wider Erwarten als falsch herausstellen, müsste sie die entsprechenden Konsequenzen tragen.

f) Was die Ausfahrtsituation vom Industrieweg auf die Bernstrasse betrifft, so kommt die Verkehrsstudie der O._____ AG zum Schluss, dass sich einzig bei der Wegfahrt vom Areal nach links während der Abendspitze die Wartezeiten spürbar vergrössern werden. Der heutige Zustand entspreche beim Linksabbiegen vom Industrieweg auf die Bernstrasse der Verkehrsqualitätsstufe D an der Grenze zu C. Mit dem Bauvorhaben resultiere nach wie vor eine Stufe D, jedoch an der Grenze zu E. Die Verkehrsqualität sei daher nach wie vor genügend.

Der OIK I bestätigt in seiner Stellungnahme vom 6. März 2014 diese Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Verkehrsstudie der O._____ AG. Nach der VSS-Norm SN 640 242 (Querungen für den Langsamverkehr – Trottoirüberfahrten) soll bei Trottoirüberfahrten die Gesamtbelastung im Knoten nur so gross sein, dass für die einmündende Strasse eine Verkehrsqualität der Stufe C gewährleistet ist. Diese Qualitätsstufe hat das Prädikat "gut" mit einer mittleren Wartezeit von maximal 25 Sekunden. Der Kanton hat in seinen Kantonsstrassen-Standards jedoch festgelegt, dass Handlungsbedarf bei Kantonsstrassen-Knoten und Knoten mit Gemeindestrassen dann gegeben ist, wenn die Qualitätsstufe D nicht mehr erfüllt ist. Diese Stufe hat das Prädikat "ausreichend" mit einer mittleren Wartezeit von maximal 45 Sekunden. Damit entspricht die aktuelle Verkehrsqualität am fraglichen Knoten mit Stufe D bereits heute nicht mehr der VSS-Norm, der kantonale Standard ist jedoch erfüllt. Daran ändert sich durch das Bauvorhaben nichts, es bleibt bei der Verkehrsqualitätsstufe D.

Auch die Kurzbeurteilung der P._____ AG und der Bericht der Q._____ AG bestätigten, dass die Mindestanforderungen an die Verkehrsqualität bei der Einmündung des Industriewegs in die Bernstrasse gemäss den kantonalen Standards erfüllt sind, wenn auch nur knapp. Zwar bezweifeln die beiden Berichte die Annahmen bezüglich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Dass diesbezüglich aber auf die Annahmen aus der Verkehrsstudie der O._____ AG abgestellt werden darf, wurde bereits in Erwägung 2 ausgeführt. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die strassenmässige Erschliessung genügend ist.

g) Die Beschwerdeführenden 6-10 beantragen in diesem und anderem Zusammenhang die Durchführung eines Augenscheins. Umstritten sind jedoch die Auswirkungen eines noch nicht existierenden Betriebs. Die aktuelle Situation ist aufgrund der vorhandenen Unterlagen ausreichend bekannt. Daher sind von einem Augenschein keine relevanten Erkenntnisse zu erwarten, weshalb darauf verzichtet werden kann.

5. Immissionen

a) Die Beschwerdeführenden 6-10 befürchten unerwünschte Immissionen für die Arbeitszone und die Nachbarschaft. Zusätzliche Staus, Abgas- und Lärmbeeinträchtigungen durch laufende Motoren, unerlaubtes Parkieren auf fremden Parkplätzen, Littering und Nachtruhestörungen seien nicht akzeptabel.

b) Die Zonenkonformität des Bauvorhabens ist unbestritten. Die mit einer zonenkonformen Nutzung verbundenen Immissionen müssen jedoch grundsätzlich geduldet werden (Art. 89 Abs. 2 BauV).¹¹ Dass durch das Bauvorhaben Immissionsgrenzwerte aus der Umweltschutzgesetzgebung überschritten werden könnten, ist nicht zu erwarten und wird von den Beschwerdeführenden auch nicht geltend gemacht. Diese Rüge ist somit unbegründet.

Soweit die Beschwerdeführenden illegales Verhalten der zukünftigen Gaststättenbesucher befürchten, gibt es zurzeit keine Anhaltspunkte, dass es dazu kommen wird. Sollte es dennoch zu illegalem Verhalten kommen, müsste dagegen polizeilich vorgegangen werden. Im Übrigen sieht das mit Schreiben vom 4. November 2013 im Baubewilligungsverfahren eingereichte Abfallkonzept der Beschwerdegegnerin vor, dass Mitarbeitende regelmässig die Abfallkübel im Aussenbereich leeren und Kontrollrundgänge machen. Auf Meldung aus der Nachbarschaft wird herumliegender Abfall auch ausserhalb der Route der Kontrollrundgänge entfernt.

6. Profilierung

¹¹ Zaugg/Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band I, Bern 2013, Art. 24 N. 8

a) Die Beschwerdeführenden 6-10 bemängeln das Fehlen der Bauprofile für das vorgesehene Abluftrohr an der Ostfassade.

b) Die Gesuchstellenden haben zugleich mit der Baueingabe die äusseren Umrisse des Bauvorhabens im Gelände abzustecken und durch Profile kenntlich zu machen (Art. 16 Abs. 1 BewD¹²). Aus der Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerin vom 3. März 2014 lässt sich schliessen, dass das geplante Abluftrohr tatsächlich nicht durch Profile kenntlich gemacht wurde. Allerdings müssen nicht sämtliche Details eines Bauvorhabens mit Profilen dargestellt werden. Bei Hochbauten müssen namentlich in den Gebäudeecken die Höhe der Fassaden und die Neigung der Dachlinie angegeben werden.¹³ Wäre das Abluftrohr teil eines Neubaus müsste es demnach nicht mit Profilen dargestellt werden. Insofern ist nicht erkennbar, weshalb dies anders sein sollte, wenn das Abluftrohr nachträglich an das Gebäude angebaut wird. Aufgrund des bestehenden Gebäudes war es auch ohne Profile möglich, sich das beantragte Abluftrohr vorzustellen.

Es ist denn auch nicht erkennbar, welchen Nachteil die Beschwerdeführenden durch das Fehlen der Bauprofile erlitten hätten. Zwar haben die Profile neben der darstellenden Funktion auch eine Publizitätswirkung, d.h. mit den Profilen werden Dritte auf das Bauvorhaben aufmerksam gemacht. Die Beschwerdeführenden haben aber offensichtlich auch ohne die Profile vom Bauvorhaben Kenntnis erhalten und sie konnten sich am Verfahren als Einsprecher beziehungsweise Beschwerdeführende beteiligen.¹⁴

c) Aufgrund der Projektänderung im Beschwerdeverfahren sind im Übrigen an Stelle des einen Abluftrohrs unterdessen zwei Abluftrohre vorgesehen. Dies ändert jedoch nichts daran, dass diese Rüge unbegründet ist.

7. Verkehrssicherheit

a) Die Beschwerdeführenden 1-5 befürchten eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit im Bereich der Ausfahrt auf die Bernstrasse. Vor allem für Schulkinder

¹² Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1)

¹³ Zaugg/Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band I, Bern 2013, Art. 34 N. 20 f.

¹⁴ Vgl. dazu Zaugg/Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band I, Bern 2013, Art. 34 N. 20

könne es aufgrund des Bauvorhabens in Zukunft zu gefährlichen Situationen kommen. Vor Baubeginn müsse dies geklärt sein.

b) Die Einmündung des Industriewegs in die Bernstrasse erfolgt über eine Trottoirüberfahrt. Die Bernstrasse hat im Bereich der Einmündung zwischen den beiden Fahrspuren einen Mittelstreifen, der von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen benützt werden kann.

Gemäss der Verkehrsstudie der O._____ AG ist die Situation am Knoten Bernstrasse / Industrieweg bei fliessendem Verkehr übersichtlich. Bei Rückstau auf der Bernstrasse sei zwar die Sicht auf den Verkehr teilweise nicht gegeben. Aufgrund des Mittelstreifens sei jedoch ein langsames Vortasten möglich. Insgesamt erachtet die Verkehrsstudie die Verkehrssicherheit daher nicht zuletzt aufgrund des Mittelstreifens als gewährleistet.

Auch der OIK I vertritt in seiner Stellungnahme vom 6. März 2014 die Ansicht, dass die Übersicht im Knoten Bernstrasse / Industrieweg so gut und die Geschwindigkeit der einmündenden und ausfahrenden Fahrzeuge dank der Trottoirüberfahrt so tief seien, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und insbesondere der Fussgänger kaum beeinträchtigt werde. Eine trompetenförmige Einmündung mit zurückversetztem Fussgängerstreifen werde als deutlich ungünstiger erachtet und ein Umbau des Anschlusses komme daher nicht in Frage.

c) Gestützt auf diese Beurteilungen erachtet die BVE die Verkehrssicherheit bei der bereits bestehenden Einmündung des Industriewegs in die Bernstrasse als gewährleistet, zusätzliche Auflagen sind nicht nötig. Daran vermögen auch die beiden im Auftrag der Beschwerdeführenden ausgearbeiteten Gutachten nichts ändern.

Die Kurzbeurteilung der P._____ AG führt zwar aus, infolge des Mehrverkehrs würden aufgrund des Bauvorhabens mehr Fahrzeuge vom Industrieweg links in die Bernstrasse einbiegen. Dies sei bei Stau auf der Bernstrasse Richtung Kreisel ein kritisches Manöver, wodurch die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst werde. Gleichzeitig wird aber ausgeführt, die Situation am Knoten Bernstrasse / Industrieweg sei übersichtlich und die Verkehrssicherheit ausreichend. Und auch im Begleitbrief zur Kurzbeurteilung wird zwar von einer leichten Verschlechterung der Verkehrssicherheit gesprochen. Vor Ort habe sich jedoch gezeigt, dass diese nicht gravierend sei. Der Kurzbericht der Q._____ AG

äussert sich nicht zur Verkehrssicherheit. Die Einmündung des Industriewegs in die Bernstrasse wird jedoch als grosszügig ausgebaut bezeichnet.

d) Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sämtliche Rügen der Beschwerdeführenden grundsätzlich unbegründet sind. In teilweiser Gutheissung der beiden Beschwerden wird der angefochtene Gesamtentscheid jedoch mit zwei zusätzlichen Auflagen ergänzt (siehe oben Erwägungen 2 und 3). Im Übrigen werden die beiden Beschwerden abgewiesen und der angefochtene Gesamtentscheid bestätigt.

Die Projektänderung vom 1. September 2014 beinhaltet eine geringfügige Umgestaltung des Drive-In-Anbaus, eine geringfügige Verschiebung des neuen Technikgeräts neben dem Drive-In-Anbau, das Anbringen von zwei Abluftrohren anstelle von einem Rohr, ein geringfügiges Vergrössern des Velounterstands und das Anpassen von einzelnen Parkfeldern. Diese Anpassungen entsprechen sämtlichen im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften. Die nachgesuchte Projektänderung kann daher bewilligt werden.

8. Kosten

a) Die Verfahrenskosten im Beschwerdeverfahren bestehen aus einer Pauschalgebühr (Art. 103 Abs. 1 VRPG¹⁵). Für Entscheide in einer Verwaltungsjustizsache wird eine Pauschalgebühr von Fr. 200.-- bis Fr. 4'000.-- je Beschwerde erhoben (Art. 19 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 GebV¹⁶). In Anwendung dieser Bestimmungen werden die Pauschalen für die beiden Beschwerden der Beschwerdeführenden 1-5 und der Beschwerdeführenden 6-10 auf je Fr. 1'800.-- festgelegt. Werden in einem einzigen Entscheid mehrere Beschwerden beurteilt, so kann die Pauschalgebühr für die einzelnen Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer angemessen reduziert werden (Art. 21 Abs. 3 GebV). Dementsprechend werden die Pauschalen auf je zwei Drittel, d.h. auf je Fr. 1'200.-- reduziert. Insgesamt betragen die oberinstanzlichen Verfahrenskosten somit Fr. 2'400.--.

¹⁵ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

¹⁶ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21).

Die Verfahrenskosten werden der unterliegenden Partei auferlegt, es sei denn, das prozessuale Verhalten einer Partei gebiete eine andere Verlegung oder die besonderen Umstände rechtfertigten, keine Verfahrenskosten zu erheben (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Soweit die Beschwerdegegnerin mit ihren Projektänderungen zusätzlichen Verfahrensaufwand verursacht hat, hat sie diese Kosten unabhängig vom Ausgang des Verfahrens zu tragen. Zudem gilt die Beschwerdegegnerin insoweit als unterliegend, als der angefochtene Gesamtentscheid in teilweiser Guttheissung der Beschwerden mit zwei zusätzlichen Auflagen ergänzt wird. Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen, womit die Beschwerdeführenden als unterliegend gelten. Unter diesen Umständen haben die Beschwerdeführenden und die Beschwerdegegnerin je die Hälfte der Parteikosten zu tragen. Somit haben die Beschwerdeführenden und die Beschwerdegegnerin je Fr. 1'200.-- an Verfahrenskosten zu bezahlen. Die Beschwerdeführenden 1-5 und die Beschwerdeführenden 6-10 haften je solidarisch für die Hälfte des den Beschwerdeführenden auferlegten Betrags.

b) Die unterliegende Partei hat der Gegenpartei die Parteikosten zu ersetzen, sofern nicht deren prozessuales Verhalten oder die besonderen Umstände eine andere Teilung oder die Wettschlagung gebieten oder die Auflage der Parteikosten an das Gemeinwesen als gerechtfertigt erscheint (Art. 108 Abs. 3 VRPG). Hinsichtlich des Unterliegens und Obsiegens kann auf das zu den Verfahrenskosten Gesagte verwiesen werden, d.h. die Beschwerdeführenden und die Beschwerdegegnerin gelten je zur Hälfte als unterliegend und obsiegend. Unter diesen Umständen rechtfertigt es sich, die Parteikosten wettzuschlagen, d.h. die Parteien tragen ihre eigenen Parteikosten.

Dies gilt insbesondere auch für die Kosten für den von den Beschwerdeführenden in Auftrag gegebenen Bericht der Q._____ AG. In der Kostennote des Anwalts der Beschwerdeführenden vom 16. Dezember 2014 werden dafür Kosten in der Höhe von Fr. 2'668.65 geltend gemacht. Dieser Bericht war weder notwendig noch sachdienlich. Die Beschwerdeführenden haben diese Kosten daher selber zu tragen.

III. Entscheid

1. Die beiden Beschwerden werden teilweise gutgeheissen. Der Gesamtentscheid des Regierungsstatthalteramtes Thun vom 24. Dezember 2013 wird mit folgenden Auflagen ergänzt:

- 3.3.4 Die Beschwerdegegnerin muss das Verkehrsgeschehen im Anschlussbereich des Industriegangs an die Bernstrasse zwei Wochen nach Eröffnung des Gastgewerbebetriebs mit Drive-In und sechs Monate nach dieser Eröffnung mittels Videoaufnahme festhalten und die Wartezeiten messen. Die entsprechenden Ergebnisse sind der Gemeinde Steffisburg und dem OIK I mitzuteilen.
- 3.3.5 Das zweite und dritte Obergeschoss des bestehenden Gebäudes auf Parzelle Steffisburg Grundbuchblatt Nr. R. _____ BR darf vorbehältlich eines neuen Baugesuchs nicht als Verkaufsfläche genutzt werden, solange das Erdgeschoss als Restaurant genutzt wird.

Im Übrigen werden die beiden Beschwerden abgewiesen und der Gesamtentscheid des Regierungsstatthalteramtes Thun vom 24. Dezember 2013 wird bestätigt.

2. Die Projektänderung gemäss der Umschreibung in Ziff. 2 der Eingabe vom 1. September 2014 und den in Ziff. 3 dieser Eingabe genannten Plänen wird bewilligt.

Massgebend sind damit die folgenden Pläne:

- Situationsplan vom 27. August 2014; Mst. 1:500; gestempelt vom Rechtsamt der BVE am 1. September 2014
- Situation Umgebung, Erdgeschoss vom 27. August 2014; Mst. 1:100; gestempelt vom Rechtsamt der BVE am 1. September 2014
- Grundriss EG + Schnitt vom 27. August 2014, Mst. 1:100; gestempelt vom Rechtsamt der BVE am 1. September 2014
- Fassaden vom 5. August 2014; Mst. 1:100; gestempelt vom Rechtsamt der BVE am 8. August 2014
- Lüftungstechnik Küche exklusive Kamin vom 1. Juli 2013; unvermässigt; gestempelt vom Regierungsstatthalteramt Thun am 24. Dezember 2013
- EG Sprinkler, Heizung, Lüftung-Kühlung vom 1. Juli 2013; Mst. 1:100; gestempelt vom Regierungsstatthalteramt Thun am 24. Dezember 2013
- Grundriss Kanalisation vom 1. Juli 2013; Mst. 1:100; gestempelt vom Regierungsstatthalteramt Thun am 24. Dezember 2013
- Situation Kanalisation_Werkleitungen vom 1. Juli 2013; Mst. 1:200; gestempelt vom Regierungsstatthalteramt Thun am 24. Dezember 2013

3. Je ein Exemplar des Situationsplans, des Plans "Situation Umgebung, Erdgeschoss" und des Plans "Grundriss EG + Schnitt" (alle drei Pläne vom 27. August 2014, gestempelt vom Rechtsamt der BVE am 1. September 2014) sowie des Plans "Fassaden" (vom 5. August 2014, gestempelt vom Rechtsamt der BVE am 8. August 2014) geht an die Beschwerdegegnerin und die Gemeinde Steffisburg.

4. Die Verfahrenskosten werden auf Fr. 2'400.-- festgelegt. Davon haben die Beschwerdeführenden und die Beschwerdegegnerin je Fr. 1'200.-- zu bezahlen. Die Beschwerdeführenden 1-5 und die Beschwerdeführenden 6-10 haften je solidarisch für die Hälfte des den Beschwerdeführenden auferlegten Betrags. Separate Zahlungseinladungen folgen, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.
5. Die Parteikosten werden wettgeschlagen.

IV. Eröffnung

- Herrn Rechtsanwalt K._____, als Gerichtsurkunde
- Herrn Rechtsanwalt M._____, mit Beilagen gemäss Ziff. 3, als Gerichtsurkunde
- Herrn N._____, eingeschrieben
- Regierungsstatthalteramt Thun, A-Post
- Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA OIK I), Strasseninspektorat Oberland Nord, A-Post
- Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Steffisburg, Bauinspektorat, mit Beilagen gemäss Ziff. 3, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, zur Kenntnis, im Haus

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer,
Regierungspräsidentin

Rechtsmittelbelehrung

Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in vier Exemplaren einzureichen ist, muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; der angefochtene Entscheid und andere greifbare Beweismittel sind beizulegen.

Beilage: Kopie des Situationsplans vom 27. August 2014