

ENTSCHEID DER BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION

Das Verwaltungsgericht hat eine gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde abgewiesen (VGE 2019/143 vom 30.3.2020). Das Bundesgericht hat die Beschwerde gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts abgewiesen (BGE 1C_244/2020 vom 17.6.2021).

RA Nr. 110/2018/64

Bern, 26. März 2019

in der Beschwerdesache zwischen

Frau **A.**_____ und 3 weitere Beschwerdeführende
Beschwerdeführerin 1

alle vertreten durch Herrn Fürsprecher Z._____ und/oder Frau Rechtsanwältin
E._____



und

Herrn **F.**_____ 
Beschwerdegegner

vertreten durch Herrn Rechtsanwalt G._____

sowie

Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Saanen, Bauverwaltung, Schönriedstrasse 8,
3792 Saanen

betreffend den Gesamtentscheid der Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Saanen vom
20. März 2018 (Geschäftsnummer 843/2016-060; Umnutzung EG zu neuer Post-
Zustellstelle)

I. Sachverhalt

Mit Baugesuch vom 24. März 2016 und Projektänderung vom 22. April 2016 ersuchte der
Beschwerdegegner um die Baubewilligung für die Umnutzung des Erdgeschosses der
ehemaligen Schreinerei zu einer neuen Post-Zustellstelle, den Anbau eines Autounterstands

und den Einbau von Garagentoren in der Nordfassade auf der Parzelle Saanen Grundbuchblatt Nr. I._____. Die Parzelle liegt in der Wohn- und Gewerbezone WG3. In südwestlicher Richtung grenzt die Parzelle an die Wohnzone W3a. Gegen das Bauvorhaben erhoben unter anderen die Beschwerdeführerinnen 1 bis 4 (nachfolgend: Beschwerdeführerinnen) Einsprache. Mit Gesamtentscheid vom 22. September 2016 erteilte die Gemeinde Saanen die Baubewilligung. Dagegen erhoben unter anderen die Beschwerdeführerinnen Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE). Diese hob den Gesamtentscheid vom 22. September 2016 auf und wies die Sache zur Fortsetzung des Verfahrens an die Gemeinde zurück (Verfahren RA Nr. 110 2016 152). Insbesondere wies sie darauf hin, dass die Gemeinde Saanen die Frage der von der geplanten Anlage voraussichtlich verursachten bzw. zurechenbaren Lärmimmissionen nicht genügend abgeklärt habe. Dies sei ohne ein detailliertes Betriebskonzept der geplanten Post-Zustellstelle nicht möglich. In der Folge holte die Gemeinde bei der Bauherrschaft ein Betriebskonzept und ein Lärmgutachten ein. Zu diesen Unterlagen wurde ein Fachbericht des Amtes für Berner Wirtschaft (beco) eingeholt. Mit Gesamtentscheid vom 20. März 2018 erteilte die Gemeinde Saanen dem Vorhaben die Baubewilligung.

2. Dagegen reichten die Beschwerdeführerinnen am 20. April 2018 Beschwerde bei der BVE ein. Sie beantragen die Aufhebung des Gesamtentscheids vom 20. März 2018 und die Verweigerung der Baubewilligung. Sie erheben einerseits formelle Rügen und machen andererseits in materieller Hinsicht geltend, dass die geplante Post-Zustellstelle die Lärmvorgaben nicht einhalte und dass die Erschliessung hinsichtlich Mehrbelastung und Verkehrssicherheit nicht genüge. Zudem sei die Erschliessung nur unter Einbezug von Nachbargrundstücken möglich. Die weiteren Rügen betreffen die ästhetische Einordnung, eine bestehende Wegrechtsdienstbarkeit (Beschwerdeführerin 3) und ein zivilrechtliches Bauverbot (Beschwerdeführerin 4).

3. Das Rechtsamt, welches die Beschwerdeverfahren für die BVE leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte gleichzeitig eine Stellungnahme des beco sowie bei der Gemeinde die Vorakten ein. Die Gemeinde beantragt mit Stellungnahme vom 1. Mai 2018

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)

(Eingang am 9. Mai 2018) die Abweisung der Beschwerde. Im Übrigen werde die fehlende Begründung bestritten. Zu ihrem Entscheid habe sie nichts Weiteres anzumerken. Der Beschwerdegegner beantragt mit Eingabe vom 24. Mai 2018 die Abweisung der Beschwerde sowie der gestellten Verfahrensanhträge. Er verweist auf den Gesamtentscheid und seine Beschwerdeantwort im Verfahren RA Nr. 110 2016 152. Die Beschwerdeführerinnen reichten am 5. Juli 2018 eine Stellungnahme ein, worin sie mit Nachdruck an den gestellten Verfahrensanhträgen festhalten. Mit Verfügung vom 6. Juli 2018 holte das Rechtsamt beim beco einen Zusatzbericht ein und ersuchte dieses einerseits um (Neu-) Berechnung der einzelnen Teilbeurteilungspegel bei Anwendung anderer Korrekturwerte K1 bis K3 gemäss Anhang 6 der LSV². Zum andern verlangte es ergänzende Angaben zu den Teilbeurteilungspegeln der verschiedenen Tätigkeiten der umstrittenen Post-Zustellstelle. Das beco reichte mit Eingabe vom 23. Juli 2018 diesen (ersten) Zusatzbericht ein. Anschliessend unterbreitete das Rechtsamt dem Beschwerdegegner Zusatzfragen zur Ent- und Beladung der Lastwagen auf der Nordseite des Geländes und verlangte einen Plan mit Pfeilangaben der genauen Ein- und Ausfahrt der LKWs inkl. Wendung. Mit Eingabe vom 17. September 2018 reichte der Beschwerdegegner eine Projektänderung ein. Diese umfasst die folgenden Unterlagen:

- revidierter Fassadenplan vom 13. September 2018
- revidierter Grundrissplan vom 13. September 2018 inkl. Angabe der Ein- und Ausfahrt sowie des Standorts der LKW im Zeitpunkt Ent- und Beladung
- revidiertes «Betriebskonzept für die Postzustellung des Saanenlandes ab der J._____strasse 72, Saanen» vom 12. September 2018
- Nachtrag zum Lärmgutachten vom 14. September 2018

Die Verfahrensbeteiligten erhielten Gelegenheit, zur Projektänderung Stellung zu nehmen. Gleichzeitig holte das Rechtsamt beim TBA OIK I einen Fachbericht betreffend Erschliessung ein. Auf Hinweis des Rechtsamtes reichte der Beschwerdegegner zudem ein korrigiertes Betriebskonzept (Stand 27. September 2018) und ein angepasstes Lärmgutachten (mit integriertem Nachtrag) vom 5. Oktober 2018 ein. Diese Unterlagen wurden auch dem TBA OIK I als Beurteilungsgrundlage zugestellt.

Die Beschwerdeführerinnen nahmen mit Eingabe vom 2. November 2018 zur Projektänderung Stellung. Sie machen unter anderem geltend, dass als Folge dieser

² Lärmschutz-Verordnung des Bundesrates vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41)

Änderung ein neuer Parkplatznachweis erforderlich sei. Sie weisen zudem darauf hin, dass die Zufahrt der Lastwagen "nicht funktioniere" und Manöver auf dem Vorplatz nur mit der kleinsten Lastwagenkategorie möglich seien. Sie halten zudem an ihren Rügen hinsichtlich Erschliessung und unzulässigen nächtlichen Lärmimmissionen fest. Die Gemeinde liess sich nicht vernehmen.

Das Rechtsamt stellte dem beco das neue Lärmgutachten vom 5. Oktober 2018 zu einer kurzen Beurteilung zu, worauf dieses mit zweitem Zusatzbericht vom 17. Dezember 2018 Stellung nahm. Gleichzeitig forderte es den Beschwerdegegner auf, den Fassaden- und Grundrissplan so einzureichen, dass aus den Plänen sämtliche Änderungen gemäss Legende (bestehend/neu/Abbruch) und nicht nur die Abweichungen ersichtlich sind. Der Beschwerdegegner reichte am 14. Dezember 2018 die folgenden korrigierten Pläne ein:

- revidierter Fassadenplan vom 14. Dezember 2018 «Zusammenfassung der Baueingabe und der Projektänderung»
- revidierter Grundrissplan vom 14. Dezember 2018 «Zusammenfassung der Baueingabe und der Projektänderung»

Die Parteien erhielten im Anschluss Gelegenheit, sich zum Beweisergebnis zu äussern und Schlussbemerkungen einzureichen. Die Beschwerdeführerinnen reichten mit Eingabe vom 25. Januar 2019 Schlussbemerkungen ein. Sie halten an den gestellten Rechtsbegehren und deren Begründung fest und beantragen zusätzlich einen Augenschein mit Fahrversuchen vor Ort. Der Beschwerdegegner weist in seiner Stellungnahme vom 28. Januar 2019 darauf hin, dass er "bei Bedarf" zur "schalltechnischen Ertüchtigung der transparenten Bauteile" bereit sei. Die Gemeinde stellt mit Stellungnahme vom 28. Januar 2019 fest, dass die Bau- und Planungskommission die Projektänderungspläne hinsichtlich der Ortsbildverträglichkeit geprüft habe und den eingereichten Plänen zustimme. Im Weiteren verweist sie auf ihren Entscheid vom 20. März 2018 und ihre Stellungnahme vom 1. Mai 2018. Den dort festgehaltenen Ausführungen sei nichts Weiteres anzumerken.

4. Auf die Rechtsschriften, die eingeholten Fachberichte und die vorliegenden Akten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

Angefochten ist ein Gesamtentscheid nach Art. 9 KoG³. 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 BauG⁴ innert 30 Tagen seit Eröffnung mit Baubeschwerde bei der BVE angefochten werden. Die BVE ist somit zur Beurteilung der Beschwerde gegen den Gesamtentscheid zuständig. Zur Beschwerde befugt sind die Baugesuchstellerinnen, die Baugesuchsteller, die Einsprecherinnen, die Einsprecher und die zuständige Gemeindebehörde (Art. 10 KoG i.V.m. Art. 40 Abs. 2 BauG). Die Beschwerdeführerinnen sind durch den vorinstanzlichen Gesamtentscheid beschwert und daher zur Beschwerdeführung legitimiert. Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist somit einzutreten.

2. Projektänderung

a) Der Beschwerdegegner reichte mit seinen Eingaben vom 17. September 2018 bzw. 14. Dezember 2018 eine Projektänderung ein. Diese Projektänderung umfasst insbesondere den Verzicht der Ent- bzw. Beladung der eingesetzten Lastwagen auf der Nordseite des Gebäudes J._____strasse Nr. 72. Gemäss den Plänen und dem ergänzten Betriebskonzept erfolgt der Umladevorgang nun im Gebäude selbst (bei offener Tür; die Führerkabine des LKW befindet sich im Aussenbereich). Die Projektänderung wurde durch ein überarbeitetes Lärmgutachten ergänzt.

b) Laut Art. 43 BewD⁵ kann die Baugesuchstellerin oder der Baugesuchsteller während eines Baubewilligungsverfahrens oder eines nachfolgenden Beschwerdeverfahrens vor der BVE eine Projektänderung einreichen, ohne dass deshalb ein neues Baubewilligungsverfahren eingeleitet werden muss. Eine Projektänderung liegt vor, wenn das Bauvorhaben in seinen Grundzügen gleich bleibt. Erfolgt die Projektänderung im Beschwerdeverfahren, sind die Gemeinde, die Gegenpartei und die von der Projektänderung

³ Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1)

⁴ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721)

⁵ Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1)

zusätzlich berührten Dritten anzuhören. Die Beschwerdeinstanz ist befugt, die Sache zur Weiterbehandlung an die Vorinstanz zurückzuweisen (Art. 43 Abs. 3 BewD), kann aber auch selbst über die Projektänderung entscheiden. Das geänderte Projekt tritt an die Stelle des ursprünglichen Bauvorhabens.⁶

c) Bei der eingereichten Projektänderung bleibt das Bauvorhaben in den Grundzügen gleich. Deshalb können die Anpassungen als Projektänderung behandelt werden. Die Projektänderung berührt keine öffentlichen oder wesentlichen nachbarlichen Interessen zusätzlich: Insbesondere die Verlagerung des Postumschlags ins Innere des Gebäudes J._____strasse Nr. 72 berührt die wesentlichen Interessen nicht zusätzlich. Zudem sind die benachbarten und betroffenen Grundeigentümerinnen (Parzellen Grundbuchblatt Nrn. M._____, U._____, Y._____ sowie H._____⁷) bereits als Beschwerdeführerinnen am Verfahren beteiligt. Auf eine Publikation oder eine Anhörung Dritter kann daher entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen verzichtet werden. Gegenstand des Verfahrens ist somit nur noch das Projekt gemäss der Projektänderung (Pläne «Grundrisse» 1:100 und «Fassaden» 1:100), gestempelt von der BVE am 17. Dezember 2018; Betriebskonzept vom 27. September 2018 sowie Lärmgutachten vom 5. Oktober 2018).

3. Rechtliches Gehör

a) Die Beschwerdeführerinnen beanstanden, dass die Gemeinde auf ihre Rügen, die sie in der Einsprache und in ihrer Stellungnahme vom 27. Juli 2017 vorgebracht haben, nicht eingegangen sei.⁸ Vielmehr "genüge sie sich", den Text des ersten Bauentscheids zu wiederholen. Entsprechend sei die Erwägung, dass der Postumschlag "nicht im Freien" stattfinde, falsch. Der Bauentscheid sei daher auch infolge fehlender bzw. mangelhafter Begründung aufzuheben.

⁶ Vgl. BVR 2012 S. 463 E. 2.2 mit weiteren Hinweisen

⁷ Eigentümerinnen sind die B_____ bzw. die K._____AG, wobei Y_____bei beiden Gesellschaften VR-Präsident ist. Somit haben alle benachbarten Grundeigentümerinnen - auch die K._____ - Kenntnis von der Projektänderung.

⁸ Vgl. Beschwerdeschrift Rz. 58 ff.

b) Die Gemeinde Saanen bestreitet in ihrer Stellungnahme die behauptete fehlende Begründung. Auf die Eingabe der Beschwerdeführerinnen vom 27. Juli 2017 sei sie in ihrem Entscheid eingegangen.⁹

Der Beschwerdegegner weist in seiner Beschwerdeantwort vom 24. Mai 2018 darauf hin, dass er in einem Schreiben an die Gemeinde vom 23. April 2018, d.h. nach Erteilung der Baubewilligung, darauf hingewiesen habe, dass die Annahme, dass der Postumschlag nicht im Aussenbereich stattfinde, falsch sei.¹⁰

c) Nach Art. 52 Abs. 1 Bst. b VRPG¹¹ muss eine Verfügung die Tatsachen, Rechtssätze und Gründe enthalten, auf die sie sich stützt. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass die Betroffenen den Entscheid sachgerecht anfechten können. Deshalb muss die Behörde mindestens kurz die Überlegungen nennen, von denen sie sich hat leiten lassen und auf die sie ihren Entscheid stützt. Sie muss sich dabei nicht ausdrücklich mit jeder Behauptung zum Sachverhalt und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken.¹² Ein Anspruch auf eine ausführliche schriftliche Begründung besteht nicht. Umfang und Dichte der Begründung können nicht abstrakt umschrieben werden, sondern sind je nach Sach- und Rechtslage zu konkretisieren. Die Begründung muss jedoch umso ausführlicher und differenzierter ausfallen, je komplexer oder umstrittener ein Sachverhalt ist, je stärker ein Sachverhalt in die individuellen Rechte eingreift und je grösser der Entscheidungsspielraum der Behörde ist.¹³

d) Soweit die Beschwerdeführerinnen rügen, die Gemeinde sei ihrer Begründungspflicht nicht hinreichend nachgekommen, vermögen sie mit ihrer Kritik nicht durchzudringen. Die Gemeinde hat in ihrem Entscheid in den Ziffern 12 bis 15 wie auch in der Ziffer 17 die verschiedenen Rügen der Beschwerdeführerinnen gemäss ihrer Einsprache vom 15. April 2016 betreffend Erschliessung, Parkplätze, Lärmimmissionen und (ästhetische) Einordnung abgehandelt. Gleiches gilt für die mit Stellungnahme vom 27. Juli 2017 geltend gemachten Einwände hinsichtlich Lärmimmissionen.¹⁴ Den Beschwerdeführerinnen war es zudem

⁹ Stellungnahme vom 1. Mai 2018, Ziff. 6

¹⁰ Beschwerdeantwort vom 24. Mai 2018, Beilage 1: Schreiben RA L. _____ vom 23.4.2018

¹¹ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

¹² BGE 134 I 83 E. 4.1; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 52 N. 6 ff.

¹³ Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 52 N. 8

¹⁴ Vgl. vorinstanzlicher Entscheid, Ziff. 12 bis 15 sowie 17.1 bis 17.9

möglich, den Entscheid sachgerecht anzufechten. Der angefochtene Gesamtentscheid entspricht somit grundsätzlich der gesetzlichen Begründungspflicht und hat insofern den Anspruch auf rechtliches Gehör der Beschwerdeführerinnen nicht verletzt.

e) Die Beschwerdeführerinnen berufen sich zudem auf eine nicht ordnungsgemässe Feststellung des Sachverhalts. Die verfügende Behörde hat die entscheidungswesentlichen Sachverhaltselemente von Amtes wegen zu erheben (Art. 18 VRPG; sog. Untersuchungsmaxime). Die Sachverhaltsfeststellung umfasst das Zusammentragen, Nachprüfen und Bewerten der Sachumstände (Tatsachen), die für die Rechtsanwendung massgebend sind. Unvollständig ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn die Behörde nicht alle für den Entscheid wesentlichen Sachumstände bzw. Beweismittel erhoben hat. Unrichtig ist sie, wenn die Behörde die Beweismittel falsch gewürdigt oder einen rechtserheblichen Sachumstand nicht in das Beweisverfahren einbezogen hat.¹⁵ Dem Entscheid der Gemeinde liegen ein Betriebskonzept und ein Lärmgutachten zugrunde, welche den Postumschlag der umstrittenen Post-Zustellstelle ausdrücklich im Aussenbereich verorteten.¹⁶ Der Hinweis in Ziffer 14.1 des vorinstanzlichen Entscheids, wonach "im Aussenbereich kein Postumschlag" stattfindet, widerspricht diesen Grundlagen und ist somit falsch. Die entscheidungswesentlichen Grundlagen für den Entscheid der Gemeinde beruhen jedoch auf dem richtigen, d.h. rechtserheblichen Sachverhalt. Der Fehler in Ziffer 14.1 ist daher redaktioneller Natur. Die Rüge ist abzuweisen. Anzuführen ist, dass sich der Sachverhalt im vorliegenden Verfahren anders präsentiert, weil der Beschwerdegegner eine Projektänderung eingereicht hat, die den Postumschlag nun in das Gebäudeinnere verlegt (s. E. 2).

¹⁵ Vgl. BVR 2010 S. 13 E. 5.2

¹⁶ Vgl. L. _____ AG: Lärmgutachten vom 23. Mai 2017 (nachfolgend Lärmgutachten Baubewilligung) sowie Betriebskonzept für die Postzustellung des Saanenlandes ab der J. _____ 72, Saanen, Fassung X01.02 vom 15. Mai 2017 (Grundlage der Baubewilligung; nachfolgend Betriebskonzept Baubewilligung)

4. Einigungsverhandlung

a) Die Beschwerdeführerinnen rügen, dass die Gemeinde Saanen zu Unrecht auf die Durchführung einer Einspracheverhandlung unter gleichzeitiger Vornahme eines Augenscheins verzichtet habe.¹⁷ Dies hätte gemäss ihrer Auffassung die Gelegenheit geboten zu prüfen, ob der Beschwerdegegner im Interesse der umliegenden Bevölkerung bereit sei, die Immissionen, welche durch das Vorhaben hervorgerufen werden, zu minimieren. Gleichzeitig hätte der Gemeinde vor Ort auffallen müssen, dass der vom Beschwerdegegner gewählte Standort für den Betrieb einer Post-Zustellstelle "völlig ungeeignet" sei. Der Beschwerdegegner verweist auf seine Beschwerdeantwort vom 5. Dezember 2016, wonach er eine Einspracheverhandlung nicht abgelehnt habe.

Die Gemeinde legt in ihrem Entscheid dar, dass vorliegend die entscheidrelevanten Fakten bekannt seien.¹⁸ Überdies weist sie in ihrer Stellungnahme vom 1. Mai 2018 generell darauf hin, dass die von Seiten der Beschwerdeführenden geforderten Abklärungen nicht erforderlich gewesen seien.¹⁹

b) Nach Art. 34 Abs. 1 BewD kann die Baubewilligungsbehörde eine Einigungsverhandlung durchführen, sofern die Beteiligten nicht darauf verzichten. Dies bedeutet, dass die Baubewilligungsbehörde nicht zu einer Verhandlung einladen muss, wenn sie es nicht für notwendig erachtet. Die Verfahrensbeteiligten haben somit keinen Anspruch auf die Durchführung einer Einigungsverhandlung, da das Baubewilligungsdekret das Abhalten einer solchen ins Ermessen der Bewilligungsbehörde stellt. Der Verzicht auf die Einigungsverhandlung kann vorab dann sinnvoll sein, wenn die Aussicht auf eine Einigung äusserst gering ist. Beurteilt die Bewilligungsbehörde eine Einigungsverhandlung als aussichtslos, darf sie selbst dann auf die Durchführung verzichten, wenn sowohl Bauherrschaft als auch Einsprechende eine Verhandlung wünschen.

c) Im vorliegenden Fall erachtete die Gemeinde den Verhandlungsspielraum zwischen den Parteien offenbar als gering und verzichtete darauf, eine Einigungsverhandlung durchzuführen. Sie hat damit von ihrem rechtlich vorgesehenen Ermessensspielraum Gebrauch

¹⁷ Beschwerdeschrift, Rz. 99 ff.

¹⁸ Vorinstanzlicher Entscheid, Ziff. 17.1

¹⁹ Stellungnahme vom 1. Mai 2018, Ziff. 6

gemacht. Eine Verletzung von Art. 34 Abs. 1 BewD oder des Gehörsanspruchs (Art. 26 Abs. 2 KV²⁰ und Art. 21 ff. VRPG) liegt nicht vor. Die Beschwerde erweist sich diesbezüglich als unbegründet.

5. Formelle Mängel des Lärmgutachtens

a) Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, dass es sich beim Lärmgutachten der L. _____ AG vom 23. Mai 2017 um ein Parteigutachten des Beschwerdegegners handle. Auch in der Stellungnahme vom 2. November 2018 zur Projektänderung halten sie an der Auffassung fest, dass das Gutachten und der Fachbericht des beco vom 15. Juni 2017 mangelhaft seien. Trotz des überarbeiteten Lärmgutachtens vom 5. Oktober 2018 sei ein neues unparteiliches Gutachten notwendig, das der "geplanten Situation an der J. _____ strasse" Rechnung trage.²¹

b) Die Vollzugsbehörde ermittelt die Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen oder ordnet deren Ermittlung an, wenn sie Grund zur Annahme hat, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten sind oder ihre Überschreitung zu erwarten ist (Art. 36 Abs. 1 LSV²²). Dabei ist die Behörde jedoch nicht verpflichtet, die erforderlichen Untersuchungen selber durchzuführen oder in Auftrag zu geben. Sie kann vielmehr vom Anlagebetreiber ein Lärmgutachten verlangen.²³

c) Vorliegend hat der Beschwerdegegner für das vorinstanzliche Verfahren (2017) und für die Projektänderung im Beschwerdeverfahren (2018) ein Lärmgutachten bzw. eine Ergänzung desselben durch ein unabhängiges und qualifiziertes Ingenieurbüro erstellen lassen. Diese Gutachten wurden vom beco als zuständige Fachbehörde (Art. 3 Abs. 2 Bst. c KLSV²⁴) auf Vollständigkeit, Plausibilität und Korrektheit kontrolliert. Gestützt auf die als vollständig, plausibel und korrekt befundenen Gutachten hat das beco anschliessend die Einhaltung der Umweltschutz- bzw. Lärmschutzvorschriften geprüft. Dieses Vorgehen entspricht sowohl der Praxis als auch den gesetzlichen Vorgaben und ist daher nicht zu

²⁰ Verfassung des Kantons Bern vom 6. Juni 1993 (KV; BSG 101.1)

²¹ Stellungnahme der Beschwerdeführerinnen vom 2. November 2018, Rz. 15 ff.

²² Lärmschutz-Verordnung des Bundesrates vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41)

²³ VGE Nr. 22986 vom 13. Februar 2008 E. 4.2

²⁴ Kantonale Lärmschutzverordnung vom 14. Oktober 2009 (KLSV; BSG 824.761)

beanstanden. Als Datenbasis dienten Messungen der Emissionen an der bisherigen Post-Zustellstelle in Gstaad. Die Einwirkzeiten wurden für den neuen Standort zeitlich verlängert und dienten so als Grundlage zur Berechnung der Beurteilungspegel.²⁵ Damit wurde die Zusammenlegung von drei Standorten berücksichtigt. Dies ist nach Auffassung des beco methodisch nicht zu beanstanden.²⁶ Die Vorbringen der Beschwerdeführerinnen sind nicht geeignet, an der Einschätzung der Fachbehörde Zweifel aufkommen zu lassen. Die Rüge betreffend die materielle Korrektheit des Gutachtens wird in den nachfolgenden Erwägungen geprüft (vgl. E. 7 ff.).

6. Geplanter Betrieb der Post-Zustellstelle

a) Die bestehende Schreinerei des Beschwerdegegners soll gemäss Baugesuch²⁷ und den weiteren Unterlagen (Betriebskonzept, Lärmgutachten²⁸ und Verkehrsstudie²⁹) zu einer zentralen Post-Zustellstelle umgenutzt werden. Von dieser neuen Zustellstelle in Saanen "sollen von Montag bis Samstag das Saanenland (Saanenmöser, Schönried, Saanen, Gstaad, Turbach, Lauenen, Grund, Feutersoey und Gsteig) mit Brief- und Paketsendungen versorgt werden".³⁰

b) Die Prozess- und Arbeitsabläufe der künftigen Post-Zustellstelle werden gemäss Betriebskonzept³¹ wie folgt umschrieben.

"Die Dienstantritte der Mitarbeiter sind je nach Sendungsvolumen und zugeteilter Tour variabel. Grundsätzlich beginnt der Verantwortliche vor Ort seine Arbeit zwischen 05.30 und 05.45. Er bereitet das abzuführende Leergut vor und richtet die Zustellstelle für die Anlieferung ein. Dafür kann es nötig sein, dass Transportbehälter oder Fahrzeuge umgestellt werden müssen. Ab 05.50 Uhr treffen die Mitarbeiter ein, welche um 06.00 Uhr Dienstbeginn haben. Die Mitarbeiter werden mit privaten

²⁵ Vgl. Lärmgutachten Baubewilligung bzw. Lärmgutachten vom 5. Oktober 2018, das sämtliche bisherigen Versionen und Ergänzungen ersetzt (nachfolgend: Lärmgutachten Projektänderung), Ziff. 4.2

²⁶ Vgl. Stellungnahme des beco vom 9. Mai 2018, Akten BVE, pag. 58

²⁷ Vorakten, Baugesuch Nr. 2016-060

²⁸ Lärmgutachten Baubewilligung

²⁹ Verkehrsstudie der K. _____ AG zur "Post-Zustellstelle Saanen" vom 8. Februar 2016, im Auftrag von "Post Immobilien", Ziff. 1 (nachfolgend Verkehrsstudie)

³⁰ Verkehrsstudie, a.a.O., Ziff. 1

³¹ Vgl. Betriebskonzept Baubewilligung sowie Betriebskonzept für die Postzustellung des Saanenlandes ab der FJ. _____ 72, Saanen, Fassung X01.04 (Projektänderung vom 27. September 2018; nachfolgend Betriebskonzept Projektänderung)

Verkehrsmitteln (Fahrrad, Roller, Auto) und zum Teil mit den Dienstfahrzeugen (Caddy, Panda) an den Arbeitsort gelangen. Die Parkierung der Fahrzeuge ist auf dem Gelände der Zustellstelle vorgesehen.³²

Anschliessend findet der Postumschlag statt, der gemäss dem überarbeiteten Betriebskonzept³³ wie folgt ablaufen soll:

"Im Zeitfenster von ca. 05.45 Uhr bis 07.00 Uhr erfolgen Montag bis Samstag täglich vier bis sechs Anlieferungen mit Briefpostsendungen und Paketen für das Saanenland ab der Distributionsbasis Thun. Dabei erfolgt ein Warenumsschlag von rund 30 Sammelbehältern und Rollboxen. Diese Zahl schwankt saisonal entsprechend dem vorliegenden Zustellvolumen. Gleichzeitig erfolgt mit der Zufuhr der Sendungen der Abtransport des Leergutes. Im Normalfall können pro Hebebühnenbewegung 2 Rx³⁴ mit Paketen oder 3-4 SB³⁵ mit Briefpost abgeladen werden. Die Ein-/Ausladtätigkeiten finden im Gebäude statt; dabei steht die Fahrerkabine des LKW teilweise vor dem Gebäude (s. Skizze) und das Tor steht offen."³⁶

Der sogenannte «Zustellgang» wird gemäss dem diesbezüglich unveränderten Betriebskonzept unter Ziffer 4.6 wie folgt beschrieben:

"Nach abgeschlossenen Vorarbeiten beladen die Zusteller ihre Fahrzeuge. Die Elektrodreiräder mit Anhänger werden in der Garage mit den Briefbehältern und den Paketen beladen. Die Vierradfahrzeuge werden zum Belad auf dem Vorplatz bereitgestellt und ebenfalls mittels Handeinlad mit dem Postgut beladen. Danach starten die Zusteller und Zustellerinnen ab 07.30 Uhr mit ihrem Zustellgang. Zustellbezirke mit einer grossen Distanz zur J. _____ strasse können auch über ein dezentrales Depot starten, um die Wegzeiten zu reduzieren."³⁷

7. Lärmimmissionen der Post-Zustellstelle

a) Die Beschwerdeführerinnen sind der Auffassung, dass das Vorhaben aufgrund der Lärmsituation für die benachbarte Wohnzone (ES II) nicht bewilligungsfähig sei. Dies betreffe die Zu- und Wegfahrten durch PKW und LKW am frühen Morgen; diese seien hinsichtlich

³² Betriebskonzept Projektänderung, a.a.O., Ziff. 4

³³ Vgl. Betriebskonzept Projektänderung

³⁴ "Rx" steht für Rollbox für Pakete, vgl. Abbildung 2 im Betriebskonzept, S. 6

³⁵ "SB" steht Sammelbehälter für Briefpost, vgl. Abbildung 1, Betriebskonzept, S. 5

³⁶ Vgl. Betriebskonzept Projektänderung, Ziff. 4.1, S. 4

³⁷ Betriebskonzept Projektänderung, a.a.O., S. 9

der Einhaltung der Ruhezeiten auch mit Art. 37 des Ortpolizeireglements (OPR³⁸) der Gemeinde Saanen nicht vereinbar. In ihrer Stellungnahme zur Projektänderung weisen die Beschwerdeführerinnen zudem darauf hin, dass die Aussagen im Betriebskonzept bezüglich Warenumsschlag (auf dem Gelände oder im Gebäude) widersprüchlich gewesen seien. Schliesslich machen sie geltend, dass die Abladetätigkeiten in unmittelbarer Nähe von Schlafzimmerfenstern durchgeführt würden. Die Lärmimmissionen seien für die umliegende Wohnbevölkerung untragbar.³⁹

b) Die Gemeinde verweist in ihrem Entscheid auf das eingeholte Lärmgutachten. Zur Projektänderung hat sie sich nicht vernehmen lassen. Der Beschwerdegegner legt in seiner Beschwerdeantwort dar, dass vorliegend das OPR nicht massgebend sei, sondern das übergeordnete Recht.⁴⁰

c) Das mit dem Lärmgutachten beauftragte Ingenieurbüro beurteilte die Lärmemissionen des Betriebs der Post-Zustellstelle gemäss Baugesuch wie auch die Lärmauswirkungen gemäss der Projektänderung und nahm im überarbeiteten Gutachten dazu Stellung.⁴¹

Das Gutachten stellt die verschiedenen Abläufe und lärmrelevanten Tätigkeiten des Postumschlags gestützt auf das Betriebskonzept und Verkehrsstudie als Lärmphasen differenziert dar: Je nach zeitlichem Auftreten, werden diese entweder der Nacht (19.00 bis 07.00 Uhr) oder dem Tag zugeordnet (07.00 Uhr bis 19.00 Uhr). Die einzelnen Tätigkeiten lassen sich gemäss Ziffer 4.1 in die folgenden Lärmphasen aufteilen:

Tätigkeit	Uhrzeit	Tag / Nacht	Lärmquelle
Anfahrt Mitarbeitende	05:30 - 06:00 Uhr	Nacht	Anfahrt von 18 privaten PKW und 15 Zustellfahrzeugen
Abfahrt Mitarbeitende	11:30 - 15:30 Uhr	Tag	Wegfahrt von 18 privaten PKW und 15 Zustellfahrzeugen
An- und Ablieferung	05:45 - 07:00 Uhr	Nacht	6 LKW-Fahrten
Rangierarbeiten der LKW*	05:45 - 07:00 Uhr	Nacht	Motor und Anschliessen des Anhängers
Zufuhr der Sendungen*	05:45 - 07:00 Uhr	Nacht	30 Sammelbehälter und Rollboxen entladen

³⁸ Ortpolizeireglement (OPR) vom 16. Oktober 2012 der Gemeinde Saanen

³⁹ Stellungnahme vom 2. November 2018, Ziff. 3, N. 15 ff.

⁴⁰ Beschwerdeantwort vom 24. Mai 2018, Art. 1, Rz. 3

⁴¹ Lärmgutachten Projektänderung

Abtransport Leergut*	05:45 - 07:00 Uhr	Nacht	30 Sammelbehälter und Rollboxen verladen
Beladen der Zustellfahrzeuge auf Vorplatz	Ab 07:00 Uhr	Tag	Verladegeräusche
Abfahrt Zustellung	Ab 07:30 Uhr	Tag	Wegfahrt von 15 Zustellfahrzeugen
Rückfahrt Zustellung	11:30 - 15:30 Uhr	Tag	Anfahrt von 15 Zustellfahrzeugen
Parkplatz Mitarbeitende und Zustellfahrzeuge	Ab 05:30 Uhr	Tag und Nacht	Parkiergeräusche

Nach der Projektänderung des Beschwerdegegners wird der Postumschlag bzw. die Ent- und Beladung der LKWs in das Innere des Gebäudes J. _____ strasse Nr. 72 verlagert. Dies führte für die mit Asterix bzw. fett markierten Tätigkeiten bzw. Lärmphasen zu einer Neuberechnung der Beurteilungspegel Lr. Bezüglich der Rangierarbeiten ergab sich eine Verlängerung der Einwirkzeiten von 9 auf 18 Minuten. Die Verlagerung der Zufuhr der Sendungen und des Abtransports Leergut ins Gebäudeinnere ergab eine Neubeurteilung des Lärms bzw. der Schalleistung unter Berücksichtigung der Abstrahlung der Gebäudehülle.

Als Immissionspunkte wurden gemäss Lärmgutachten Standorte im Gebäude J. _____ strasse Nr. 76 (EG und OG) und im Gebäude J. _____ strasse Nr. 72 (1. OG) bezeichnet. Diese Standorte liegen in der Wohn- und Gewerbezone WG mit der Empfindlichkeitsstufe III (ES III). Zudem wurde ein weiterer Standort an der J. _____ strasse Nr. 70 (EG und OG) in der Wohnzone W3a mit der Empfindlichkeitsstufe II (ES II) berücksichtigt.

Insbesondere für die Tätigkeiten «Zufuhr der Sendungen» und «Abtransport Leergut» gilt für die Ermittlung der Emissionen gemäss überarbeitetem Lärmgutachten folgendes:

"Der Ablad der vollen Sammelbehälter und das Einladen der leeren Sammelbehälter wurde ebenfalls [...] in Gstaad beobachtet und gemessen. [...] Die Einwirkzeiten für die zu beurteilende Situation wurden anhand der Anzahl Sammelbehälter verlängert und sind ebenfalls in den Beilagen dokumentiert. Das Abladen der Sammelbehälter vom LKW und das Beladen mit leeren Sammelbehältern findet in der Halle statt. Dabei steht der LKW mit geöffnetem Tor rückwärts in der Halle. Für die Ermittlung der Lärmemissionen wurde der entstehende Raumschalldruckpegel bei beiden Vorgängen ermittelt und die Abstrahlung der Fassade und der geschlossenen Tore berechnet. Ebenso wurde die Abstrahlung des Lärms aus dem offenen Tor ermittelt. [...]"⁴²

⁴² Lärmgutachten Projektänderung, Ziff. 4.2, S. 6

Das Lärmgutachten gelangt zum Schluss, dass die Emissionen der Post-Zustellstelle die Grenzwerte bzw. die Planungswerte bei sämtlichen Immissionspunkten einhalten. Im Vergleich zum ursprünglichen Projekt hält das Gutachten folgendes fest:

- "– Die Beurteilungspegel bei den Immissionspunkten an der J._____strasse 76 sind nachts gesunken.
- Die Rangiermanöver der LKW dauern länger und nehmen damit in der Lärmbelastung für die Immissionspunkte J._____strasse 70 und 76 einen gewichtigeren Anteil ein
 - Durch die Ent- und Beladung der Sammelbehälter in der Halle (anstatt auf dem Vorplatz) reduziert sich die Störwirkung, da die Impulse merklich gedämpft werden
 - Rechnerisch bewirkt die Projektänderung eine leichte Reduktion der Beurteilungspegel. Subjektiv verbessert sich die Lärmsituation markant, da die störendste Lärmemission (Ent- und Beladen der Sammelbehälter) in der Halle stattfindet
 - Da die Rangierarbeiten und das Ent- und Beladen sehr frühmorgens stattfinden und keine anderen Lärmquellen vorhanden sind, werden die Emissionen gut wahrgenommen werden können. Wir gehen deshalb davon aus, dass der Lärm frühmorgens störend sein kann und Aufwachreaktionen zu erwarten sind."

Das Lärmgutachten zieht das Fazit, dass die Post-Zustellstelle die Planungswerte einhält und sich die Lärmsituation durch die Projektänderung insbesondere subjektiv markant verbessert hat. Auf Grund der Verlagerung des Postumschlags in das Gebäudeinnere müssen gemäss Antrag des Lärmgutachtens allerdings die Bauschalldämmmasse der Gebäudehülle, insbesondere der Fassade und des Dachs, verbessert werden. Zudem ist die Innenseite der Unterstandswand (Parkplatz Zustellfahrzeuge) absorbierend auszukleiden.⁴³

d) Das beco hat eine Stellungnahme eingereicht und einen ersten Zusatzbericht verfasst. Bezüglich Anwendung des OPR weist es darauf hin, dass dieses nicht angewendet werden könne, da vorliegend übergeordnetes Recht (USG und LSV) massgebend sei.⁴⁴ Das beco beurteilte in seinem ersten Bericht insbesondere die vom Lärmgutachter verwendeten Pegelkorrekturen und deren Auswirkungen auf die einzelnen Teilbeurteilungspegel und den Beurteilungspegel (Gesamtpegel).⁴⁵ Nach Eingang der Projektänderung wurde das beco gebeten, die gemäss überarbeitetem Lärmgutachten getätigten Berechnungen bezüglich der Aus- und Einladetätigkeiten im Innern des Gebäudes gemäss der Beilage 3 «Details zur

⁴³ Lärmgutachten Projektänderung Ziff. 6.1

⁴⁴ Stellungnahme vom 9. Mai 2018, Akten BVE, pag. 56

⁴⁵ Verfügung RA vom 6. Juli 2018, Akten BVE, pag. 70 ff.

Berechnung der Abstrahlung der Gebäudehülle» bzw. den Beilagen 6 und 7 in einem zweiten Zusatzbericht zu überprüfen. Schliesslich wurde das beco um Beurteilung der neu berechneten Teilbeurteilungspegel gemäss Beilage 4 und der vorgeschlagenen notwendigen baulichen Massnahmen gebeten, was mit Einreichung des zweiten Zusatzberichts erfolgte. Das beco attestierte dem überarbeiteten Gutachten, dass dieses vollständig, plausibel und korrekt sei. Wenn der Betrieb der Post-Zustellstelle gemäss dem Lärmgutachten umgesetzt und betrieben werde, würden die Grenzwerte an allen relevanten Immissionsorten eingehalten.⁴⁶

e) Bei der Post-Zustellstelle handelt es sich um eine ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 2 USG und Art. 2 Abs. 1 LSV. Vorliegend handelt es sich unbestrittenermassen um eine neue Anlage, da als neue ortsfeste Anlagen auch alle Anlagen gelten, deren Zweck vollständig geändert wird (Art. 2 Abs. 2 LSV). Das zu beurteilende Bauvorhaben hat daher grundsätzlich gemäss Art. 8 Abs. 4 LSV als Änderung einer neurechtlichen Anlage die Anforderungen von Art. 7 LSV einzuhalten.⁴⁷ Zudem dürfen neue ortsfeste Anlagen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 23 USG, Art. 25 Abs. 1 USG, Art. 7 Abs. 1 Bst. b LSV). Durch den Betrieb allenfalls verursachte Lärmimmissionen sind, wenn sie schädlich oder lästig werden könnten, nach dem Vorsorgeprinzip von Art. 1 Abs. 2 USG frühzeitig zu begrenzen.

Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen werden anhand der Belastungsgrenzwerte nach den Anhängen 3 bis 8 der LSV ermittelt (Art. 40 Abs. 1 LSV). Gemäss Anhang 6 der LSV, der die Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm regelt, gelten Planungswerte von 55 dB(A) (ES II) bzw. 60 dB(A) (ES III) für den Tag bzw. von 45 dB(A) (ES II) sowie von 50 dB(A) (ES III) in der Nacht. Das Vorhaben selbst liegt in der Wohn- und Gewerbezone WG3. Für diese gilt die Empfindlichkeitsstufe III (Art. 11 GBR⁴⁸). Es sind demnach mässig störende Betriebe zulässig (Art. 43 Abs. 1 Bst. c LSV sowie auch Art. 11 GBR).

Als Lärmphasen "i" einer Anlage werden Zeitabschnitte bezeichnet, in denen am Immissionsort hinsichtlich Schallpegelhöhe, Ton- und Impulshaltigkeit ein einheitlicher Lärm

⁴⁶ Zweiter Zusatzbericht beco vom 17. Dezember 2018

⁴⁷ Bger 1C_278/2010 vom 31. Januar 2011, E. 3.1, mit weiteren Hinweisen

⁴⁸ Baureglement der Einwohnergemeinde Saanen vom 11. März 2011 (GBR), genehmigt vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) am 16. Februar 2012, Stand 8. Dezember 2017

einwirkt. Der Beurteilungspegel L_r für die Lärmphasen "i" werden getrennt für den Tag (07 bis 19 Uhr) und die Nacht (19 bis 07 Uhr) berechnet. Der Beurteilungspegel $L_{r,i}$ ergibt sich aus dem bewerteten Mittelungspegel und verschiedenen Pegelkorrekturen, die der Störwirkung des Lärms Rechnung tragen. Dieser wird durch folgende Formel ausgedrückt: $L_{r,i} = L_{eq}$ (Mittelungspegel) + K1 (Pegelkorrektur pro Lärmphase) + K2 (Pegelkorrektur für die Hörbarkeit des Tongehalts des Lärms am Immissionsort) + K3 (Pegelkorrektur für die Hörbarkeit des Impulsgehalts des Lärms am Immissionsort) + $10 \cdot \log(t_i/t_o)$, wobei "ti" der durchschnittlichen täglichen Dauer der Lärmphase in Minuten und "to" 720 min, d.h. der Dauer des Tages bzw. der Nacht entspricht (Anhang 6 Ziff. 31 Abs. 2 LSV).⁴⁹

f) Nach der Rechtsprechung muss bei neuen ortsfesten Anlagen im Hinblick auf die Einhaltung der Planungswerte ein Immissionsniveau eingehalten werden, bei dem höchstens geringfügige Störungen auftreten. Dabei ist eine objektivierte Betrachtung unter Berücksichtigung von Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit vorzunehmen (vgl. Art. 13 Abs. 2 USG).⁵⁰ Für die Beurteilung der Störung sind verschiedene Faktoren bei der Quelle und beim Empfänger zu berücksichtigen. So kommt es auf den Charakter des Lärms, den Zeitpunkt und die Häufigkeit der Lärmereignisse an sowie auf die Lärmempfindlichkeit des betroffenen Gebietes (ES) und die Lärmvorbelastung der betroffenen Nutzungszone (d.h. den normalen Hintergrundpegel).⁵¹ Soweit sich die Beschwerdeführerinnen auf die Ruhezeiten gemäss OPR der Gemeinde Saanen berufen, ist zu beachten, dass mit der LSV und den Belastungsgrenzwerten in Anhang 6 der Lärmschutz für Industrie- und Gewerbelärm bereits geregelt ist. Die Gemeinden sind an dieses übergeordnete Recht gebunden und können keine abweichenden Bestimmungen erlassen. Insofern ist Art. 37 des OPR der Gemeinde Saanen im Zusammenhang mit den Belastungsgrenzwerten der LSV zu lesen. Eine Verschärfung dieser bundesrechtlichen Grenzwerte kann mit Art. 37 OPR der Gemeinde Saanen nicht vorgenommen werden.

g) Die umstrittene Post-Zustellstelle liegt in der Wohn- und Gewerbezone WG3 (ES III). In südwestlicher Richtung grenzt die Parzelle an die Wohnzone W3a (ES II). Gemäss Lärmgutachten wurden die verschiedenen Tätigkeiten der strittigen Post-Zustellstelle je einer

⁴⁹ Vgl. "Ermittlung und Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm", Vollzugshilfe für Industrie- und Gewerbeanlagen, herausgegeben vom Bundesamt für Umwelt BAFU, Bern 2016, Ziff. 3.3.2, S. 18

⁵⁰ BGE 123 II 325 E. 4.d.bb; Urs Walker, Umweltrechtliche Beurteilung von Alltags- und Freizeitlärm, in URP 2009, S. 65, 78 ff.

⁵¹ "Beurteilung Alltagslärm", Vollzugshilfe im Umgang mit Alltagslärm, herausgegeben vom Bundesamt für Umwelt BAFU, Bern 2014, S. 17

Lärmphase zugeordnet, die separat insbesondere mit Bezug auf die Pegelkorrekturen K1 bis K3 beurteilt wurden.⁵² Aus der unter Erwägung 7c abgebildeten Tabelle ergeben sich tagsüber die folgenden Tätigkeiten:

- Abfahrt Mitarbeitende (zwischen 11:30 Uhr und 15:30 Uhr)
- Beladen der Zustellfahrzeuge auf dem Vorplatz (ab 07:00 Uhr)
- Abfahrt Zustellung (ab 07:30 Uhr)
- Rückfahrt Zustellung (11:30 Uhr bis 15.30 Uhr)

Die Tätigkeit "Parkplatz Mitarbeitende und Zustellfahrzeuge" findet sowohl tagsüber als auch nachts, d.h. ab 05:30 Uhr statt. Die in der Beilage 4 des Gutachtens dargestellten Berechnungen der Teilbeurteilungspegel $L_{r,i}$ der Lärmphasen pro Immissionspunkt berücksichtigen den Mittelungspegel, was zu einer Lärmverdünnung führt. Mit den Pegelkorrekturen K1 von "5", einer Korrektur für den Tongehalt (K2) von "2" und für die Impulshaltigkeit (K3) von "4" wurden die Vorgaben gemäss Anhang 6 Ziff. 33 Abs. 1 bis 3 LSV genügend berücksichtigt.⁵³ Für die erwähnten Tätigkeiten, die tagsüber stattfinden, d.h. die An- und Abfahrt der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das Beladen und die Abfahrt der Zustellfahrzeuge sowie deren Rückkehr wie auch das Parkieren jeweils ab 07:00 Uhr ergeben sich auf Grund der ermittelten Teilbeurteilungspegel (inkl. Pegelkorrekturen und zeitlicher Verdünnung) keine Bedenken. Am Immissionspunkt in der ES II beträgt der höchste Wert 27,7 dB(A) für die Tätigkeit "An- und Abfahrt der Mitarbeiter" während die höchsten Werte in der ES III maximal 44 dB(A) für die Tätigkeit "An- und Abfahrt der Mitarbeiter" bzw. 45 dB(A) für das "Beladen der Zustellfahrzeuge" betragen.⁵⁴ Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass vorliegend die Planungswerte von 55 dB(A) (ES II) bzw. 60 dB(A) (ES III) für sämtliche Tätigkeiten bzw. Lärmphasen, die dem Tag zugeordnet werden, deutlich eingehalten sind. Auch der Beurteilungspegel des Gesamtbetriebs L_r ist bei jedem Immissionspunkt eingehalten.⁵⁵

h) Umstritten sind insbesondere die Tätigkeiten bzw. Lärmphasen, die frühmorgens zwischen 05.30 und 07.00 Uhr stattfinden und gemäss Anhang 6 der LSV der Nacht

⁵² Vgl. "Ermittlung und Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm", Vollzugshilfe BAFU, a.a.O., S. 17

⁵³ Vgl. Lärmgutachten Projektänderung, Beilage Nr. 1

⁵⁴ Vgl. Lärmgutachten Projektänderung, Beilage Nr. 4

⁵⁵ Lärmgutachten Projektänderung, Ziff. 5.2, Tabelle

zugeordnet werden. Diese betreffen gemäss der Tabelle (vgl. E. 7c) die folgenden Tätigkeiten:

- Anfahrt Mitarbeitende (zwischen 05:30 Uhr und 06:00 Uhr)
- An- und Ablieferung (05.45 - 07.00 Uhr)
- Rangierarbeiten der LKW (05.45 - 07.00 Uhr)
- Zufuhr der Sendungen (05.45 - 07.00 Uhr)
- Abtransport Leergut (05.45 - 07.00 Uhr)

Wie bereits erwähnt, findet die Tätigkeit "Parkplatz Mitarbeitende und Zustellfahrzeuge" sowohl tagsüber als auch nachts, d.h. ab 05.30 Uhr statt. Die Anfahrten der Mitarbeitenden, der An- und Ablieferung (Fahrten der LKW) und der Zustellfahrzeuge wurden laut Gutachten mit Hilfe des Berechnungsmodells STL86+ berechnet, wobei die Fahrwege ab Parzellengrenze bis zu den jeweiligen Zielen auf der Parzelle (Parkplatz, Vorplatz, Unterstand westseitig) berücksichtigt wurden. Die Tätigkeit "Parkplatz Mitarbeitende und Zustellfahrzeuge" wurde auf Grund der VSS-Norm⁵⁶ 640 578 «Lärmimmissionen von Parkierungsanlagen» beurteilt. Was die Lärmphase "Rangieren der LKW" vor dem Gebäude anbelangt, so wurde beruhend auf den in Gstaad erfassten Rangiertätigkeiten ein Zeitaufwand von 6 Minuten pro LKW für den Standort Saanen berechnet. Daraus ergibt sich für drei LKW's eine Rangierzeit von 18 Minuten. Diese Einwirkzeit auf Basis der Messungen in Gstaad berücksichtigt die Zusammenlegung dreier Standorte und ist nicht zu beanstanden.⁵⁷ Für diese Lärmphase wurde laut Gutachten mit einer Pegelkorrektur K1 von "0", einem Wert für den Tongehalt (K2) von "2" und einer Pegelkorrektur K3 für die Impulshaltigkeit von "4" gerechnet.⁵⁸ Gemäss «Checkliste Industrie- und Gewerbelärm»⁵⁹ ist für Manövriervorgänge ein Zuschlag K1 wie für den Güterumschlag zu vergeben, was gemäss Anhang 6 der LSV einer Pegelkorrektur K1 von "5" entspricht. Aber selbst bei Erhöhung der Pegelkorrektur K1 von "0" auf "5" für die Rangierarbeiten der LKW's wären die Planungswerte immer noch deutlich eingehalten, da sich jeder Teilbeurteilungspegel durch die Anpassung der Pegelkorrektur K1 um lediglich 0,50 dB(A) erhöhen würde.⁶⁰ Die im Gutachten als "Zufuhr der Sendungen" und "Abtransport Leergut" bezeichneten Tätigkeiten

⁵⁶ Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)

⁵⁷ Lärmgutachten Projektänderung, Ziff. 4.2

⁵⁸ Vgl. Lärmgutachten Projektänderung, Beilage Nr. 1

⁵⁹ beco, Checkliste Industrie- und Gewerbelärm: Kurzanleitung zur Erarbeitung von Lärmgutachten und Umweltverträglichkeitsberichten, Vollzugspraxis im Kanton Bern, Ausgabe Februar 2014, S. 10 http://www.cerclebruit.ch/enforcement/6/600_beco-wirtschaft-industrie-gewerbe-laerm-checkliste.pdf

⁶⁰ Vgl. erster Zusatzbericht beco vom 23. Juli 2018, Dossier BVE, pag. 74

finden nach der Projektänderung im Gebäude statt und stellen somit nicht mehr die lärmintensivste Tätigkeit dar. Entgegen den Vorbringen der Beschwerdeführerinnen enthalten weder das Betriebskonzept noch das Lärmgutachten diesbezüglich widersprüchliche Aussagen. Mit der Verlegung des Postumschlags ins Gebäudeinnere finden entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen vor den Schlafzimmern der umliegenden Wohnhäuser vor 07.00 Uhr keine "Abladetätigkeiten" statt. Erst nach 07.00 Uhr werden die Zustellfahrzeuge auf dem Vorplatz beladen (vgl. E. 7g). Die in diesem Zusammenhang von den Beschwerdeführerinnen als besonders betroffen genannte Liegenschaft an der J._____strasse Nr. 19 (N._____) ist von den Abladetätigkeiten ohnehin nicht betroffen, da sie an der Zufahrtsstrasse zum Vorhaben liegt (vgl. E. 10).

Die Teilbeurteilungspegel $L_{r,i}$ der genannten Tätigkeiten wurden gemäss Lärmgutachten nach Immissionspunkt und Tätigkeit sortiert nach absteigenden Pegeln in der Nacht erfasst.⁶¹ Am Immissionspunkt an der J._____strasse Nr. 70, EG (ES II) liegen die Teilbeurteilungspegel zwischen 3 dB(A) und 31,4 dB(A), wobei die "Anfahrt Mitarbeitende" als die lauteste Tätigkeit in Erscheinung tritt. In der gleichen Liegenschaft im OG (ES II) liegen die Teilbeurteilungspegel zwischen 3 dB(A) und 29,5 dB(A), wobei hier das Parken der Zustellfahrzeuge mit 29,5 dB(A) als lauteste Tätigkeit wahrgenommen wird. Im Gebäude J._____strasse Nr. 72, Fenster Nord, (ES III) ergeben sich Teilbeurteilungspegel zwischen 2,1 dB(A) und 47,9 dB(A), wobei auch hier die "Anfahrt Mitarbeitende" mit 47,9 dB(A) den höchsten Wert erreicht. Für die Immissionspunkte im Gebäude Nr. 76 (ES III) liegen die Teilbeurteilungspegel im EG zwischen 8 dB(A) und 42,4 dB(A) und im 1. OG zwischen 7,3 dB(A) und 42,4 dB(A). Als lauteste Tätigkeiten schlagen hier die Rangierarbeiten der LKW's (in der Beilage Nr. 4 als LKW-Manöver bezeichnet) zu Buche.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Teilbeurteilungspegel $L_{r,i}$ der umstrittenen nächtlichen Tätigkeiten an allen Immissionspunkten unter den für die Nacht geltenden Planungswerten von 45 dB(A) (ES II) sowie von 50 dB(A) (ES III) liegen. Auch der Beurteilungspegel des Gesamtbetriebs L_r , der auf der (energetischen) Addition der Teilbeurteilungspegel $L_{r,i}$ beruht, ist bei jedem Immissionspunkt eingehalten.⁶² Insgesamt führt die Projektänderung im Vergleich zum ursprünglichen Vorhaben zu einer Reduktion der Teilbeurteilungspegel. Daher lässt sich gemäss den überzeugenden Erhebungen des

⁶¹ Lärmgutachten Projektänderung, Beilage Nr. 4

⁶² Lärmgutachten Projektänderung, Ziff. 5.2, Tabelle

Lärmgutachtens, die vom beco als korrekt befunden worden sind, festhalten, dass die Post-Zustellstelle die Grenzwerte bzw. Planungswerte für Industrie- und Gewerbelärm gemäss Anhang 6 Ziff. 2 einhält.

i) Auch bei Einhaltung der Planungswerte ist im Rahmen des Vorsorgeprinzips im Einzelfall zu prüfen, ob zusätzliche Emissionsbegrenzungen erforderlich sind.⁶³ Dem Vorsorgeprinzip zufolge sind Lärmemissionen so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 1 Bst. a LSV).⁶⁴ Aus dem Vorsorgeprinzip lässt sich indessen nicht ableiten, von Emissionen Betroffene hätten überhaupt keine Belastungen hinzunehmen. Das besagte Prinzip hat hinsichtlich der Immissionen "nicht zwingend eliminierenden Charakter, doch es leistet jedenfalls einen Beitrag zu deren Begrenzung"⁶⁵.

Gemäss Lärmgutachten sind bauliche Massnahmen zur Schalldämmung möglich.⁶⁶ So muss zum einen das Bauschalldämmmass der Bauteile und der Fassade $R'_w + C \geq 25$ dB betragen. Dazu ist "aller Voraussicht nach" eine schalltechnische Ertüchtigung des Dachs und der Holzfassade notwendig und ein Ersatz der transparenten Bauteile". Zudem ist laut Gutachten der Anschluss der Fassade an das Dach zu beachten. Die geschlossenen Tore müssen ebenfalls ein Bauschalldämmmass von $R'_w + C \geq 25$ dB aufweisen. Zum andern muss die Innenseite der Unterstandwand (Parkplatz Zustellfahrzeuge) nebst der erwähnten Ertüchtigung der Gebäudehülle zusätzlich absorbierend gedämmt werden, damit die Lärmbelastung in westlicher Richtung (Gebäude J. _____ strasse Nr. 70) verhindert werden kann. Das Gutachten schlägt diesbezüglich "25 mm Holzwolle-Leichtbauplatte auf 50 mm Lattung, ausgedämmt mit Steinwollgedämmplatten mit einer Rohdichte von 60 kg/m³" vor. Diese Massnahmen erweisen sich als technisch und betrieblich möglich und sind wirtschaftlich tragbar. Damit erweisen sie sich insgesamt als verhältnismässig. Zudem erklärt sich der Beschwerdegegner gemäss seinen Schlussbemerkungen bereit, die geforderten "notwendigen baulichen Massnahmen" umzusetzen. Die baulichen Massnahmen gemäss Ziffer 6.1 werden mittels Auflage als verbindlich erklärt.

⁶³ VGE 2017/219 vom 6. Juni 2018, E. 3.2 mit weiteren Hinweisen

⁶⁴ Vgl. BGE 141 II 476 E. 3.2 sowie 124 II 517 E. 4b

⁶⁵ BGE 124 II 517 E. 4.a

⁶⁶ Lärmgutachten Projektänderung, Ziff. 6.1

Wie beim ursprünglichen Vorhaben müssen zudem die Eingänge schwellenlos gebaut und die bestehenden relativ alten Fenster im Zuge der Sanierung durch handelsübliche Fenster ersetzt werden. Schliesslich werden betriebliche Verhaltensregeln gefordert.⁶⁷ Diese vorsorglichen Massnahmen gelten nach wie vor und wurden in Ziffer 6.2. und 6.3 des aktuellen Lärmgutachtens als bauliche bzw. betriebliche Empfehlungen aufgenommen. Auch diese Empfehlungen werden als Auflagen verbindlich erklärt.

j) Mit der Projektänderung wurde die im ursprünglichsten Projekt am meisten störende Tätigkeit, nämlich die Ent- und Beladung der Sammelbehälter, in das Gebäudeinnere verlegt. In seiner Vollzugshilfe für Industrie- und Gewerbeanlagen empfiehlt das BAFU im Sinne der Vorsorge für den Güterumschlag in der Nacht, bei Betrieben mit täglichem Güterumschlag, dass der "Umschlagbereich abgeschlossen gestaltet" werden sollte.⁶⁸ Mit der Projektänderung wurde diese Empfehlung umgesetzt. Damit stellt das Ent- und Beladen der Sammelbehälter nicht mehr die lärmintensivste Tätigkeit des Betriebs dar und weist einen Beurteilungspegel von durchschnittlich 27,5 dB(A) in der ES II bzw. 35 dB(A) in der ES III auf.⁶⁹ Das Gutachten kommt denn auch zum Schluss, dass die Impulse durch die Projektänderung merklich gedämpft werden und sich die Störwirkung dadurch erheblich reduziert. Gemäss dem Gutachten bewirkt die Projektänderung zwar rein rechnerisch (bloss) eine leichte Reduktion der Beurteilungspegel, aber "subjektiv" würde sich "die Lärmsituation durch die Verlegung markant" verändern.⁷⁰ Mit der Projektänderung hat der Beschwerdegegner somit dem Vorsorgeprinzip in einem wichtigen Punkt Rechnung getragen.

k) Die Beschwerdeführerinnen rügen, dass gemäss Lärmgutachten auch mit der Projektänderung durch die Rangierarbeiten und das Ent- und Beladen sehr früh morgens mit Aufwachreaktionen zu rechnen sei. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung sei die Nachtruhe geschützt. Lärm über der Aufwachschwelle sei grundsätzlich nach Mitternacht nicht zulässig.⁷¹

⁶⁷ Lärmgutachten Baubewilligung, Ziff. 6.1 und 6.2 bzw. Lärmgutachten Projektänderung Ziff. 6.2. und 6.3

⁶⁸ Vgl. "Ermittlung und Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm", Vollzugshilfe BAFU, a.a.O., Ziff. 4.2, S. 25

⁶⁹ Addition der betreffenden Teilbeurteilungspegel gemäss Lärmgutachten, Beilage Nr. 4. Dies ergibt am Standort J. _____ strasse Nr. 70, 1. OG 27,5 dB(A) bzw. an der J. _____ strasse Nr. 76, EG 35 dB(A)

⁷⁰ Vgl. Lärmgutachten Projektänderung, Ziff. 6

⁷¹ Stellungnahme der Beschwerdeführerinnen vom 2. November 2018, Rz. 20 ff. sowie Stellungnahme vom 25. Januar 2019, Ziff. 4, Rz. 26 ff.

Wie vorangehend ausgeführt, sind die Planungswerte durch die Post-Zustellstelle eingehalten. Alle vorgesehenen Tätigkeiten sind für einen Post-Zustellbetrieb zwingend nötig. Auch ist es für den Postbetrieb unabdingbar, die Anlieferung und die Vorarbeiten für den Zustellgang frühmorgens vornehmen zu können. Mit der Projektänderung und den Auflagen gemäss Lärmgutachten werden die betrieblich möglichen und verhältnismässigen Massnahmen im Sinne der Vorsorge umgesetzt. Weitere Massnahmen im Rahmen der Vorsorge sind nicht ersichtlich. Weder die Gesetzgebung noch die Vorgaben der gemäss Cercle Bruit massgebenden Vollzugshilfe des BAFU⁷² verlangen neben der Einhaltung der Planungswerte und der Massnahmen im Rahmen der Vorsorge Weitergehendes. Entsprechend kommt das Lärmgutachten zum Schluss, dass der Lärm der Post-Zustellstelle das zulässige Mass nicht überschreitet. Die kantonale Lärmschutzfachstelle, das beco, bestätigt diese Einschätzung.⁷³ Die Vorinstanz hat gestützt auf diese Beurteilung die Anforderungen des Immissionsschutzes als eingehalten erachtet.⁷⁴ Dies ist rechtlich haltbar. Die Beschwerde ist daher in diesem Punkt abzuweisen.

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen ist die zitierte Rechtsprechung des Bundesgerichts (vorab 1C_161/2013 vom 27. Februar 2014 [Samnaun]) nicht anwendbar, da es hier nicht um einen Sachverhalt geht, der keine Belastungsgrenzwerte kennt und direkt gestützt auf das USG beurteilt werden müsste.

8. Erschliessung

a) Die umstrittene Post-Zustellstelle soll ab der P._____strasse über die J._____strasse erschlossen werden. Die von der P._____strasse abgehende J._____strasse dient der Erschliessung des Gebiets "Q._____", das verschiedenen Nutzungen (ZöN [Schwimmbad], Wohnzone, Wohn- und Gewerbezone sowie Landwirtschaftszone) dient. Auch der in der Wohn- und Gewerbezone WG3 liegende, bisherige Schreinereibetrieb des Beschwerdegegners wird über die J._____strasse erschlossen. Die Strecke ab der P._____strasse bis zum Bauvorhaben ist ca. 350 m lang und weist Breiten von 3,50 bis zu 4,50 m auf.

⁷² <http://www.cerclebruit.ch/?inc=enforcement&e=6/600.html>

⁷³ Vgl. zweite Stellungnahme des beco vom 17. Dezember 2018

⁷⁴ Vgl. vorinstanzlicher Entscheid, Ziff. 14.1

b) Nach Ansicht der Beschwerdeführerinnen ist das geplante Bauvorhaben ungenügend erschlossen. Richtig sei, dass es sich um eine bestehende Erschliessung handle; diese genüge aber für die Erschliessung des Vorhabens nicht. Das Vorhaben führe entgegen der Auffassung der Vorinstanz zu einer wesentlichen und damit unzulässigen Mehrbelastung und halte Art. 5 Abs. 1 Bst. b BauV nicht ein. Grundlage des vorinstanzlichen Entscheids bilde die Verkehrsstudie der W._____ AG, die sich ihrerseits auf Angaben des Beschwerdegegners und nicht auf eigene Erhebungen zum aktuellen, durchschnittlichen und täglichen Verkehrsaufkommen abstütze. Die Studie sei somit "alles andere als objektiv". Die Anzahl Fahrten sei von Amtes wegen zu erheben. Im Übrigen berufe sich die Gemeinde Saanen zu Unrecht auf eine Praxis zu Art. 6 Abs. 3 BauV, wonach bei einer Prüfung der Mehrbelastung auf das dort genannte Mass abgestellt werde.⁷⁵ Gemäss ihrer Stellungnahme zur Projektänderung halten sie an der Rüge der fehlenden Erschliessung fest.⁷⁶

Der Beschwerdegegner äussert sich zur Erschliessungsfrage nicht, sondern verweist auf den vorinstanzlichen Entscheid und seine Beschwerdeantwort vom 5. Dezember 2016.

Die Gemeinde Saanen beruft sich hinsichtlich der Erschliessungssituation auf den angefochtenen Entscheid. Darin weist sie darauf hin, dass die geplante Umnutzung nicht zu einem "massiv erhöhten Verkehrsaufkommen" führe. Zudem sei diese Zusatzbelastung im Lichte von Art. 5 BauV sowie Art 6 BauV nicht zu beanstanden.

Das TBA OIK I hatte im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf die Erstellung eines Amtsberichts verzichtet, da das Vorhaben "nicht an einer Kantonsstrasse" und damit ausserhalb des Zuständigkeitsbereichs des TBA OIK I liege.⁷⁷ Im Beschwerdeverfahren wurde vom TBA OIK I ein Fachbericht eingeholt.

c) Bauvorhaben dürfen nur bewilligt werden, wenn das Baugrundstück genügend erschlossen ist (Art. 7 Abs. 1 BauG). Die strassenmässige Erschliessung gilt dann als genügend, wenn die Zufahrtsstrasse "hinreichend nahe" an die geplanten Bauten und Anlagen heranführt und diese für Wehrdienste und Sanität gut erreichbar sind (Art. 7 Abs. 2

⁷⁵ Zufahrt für nicht mehr als 20 Wohnungen oder verkehrsmässig gleichbedeutende Nutzung

⁷⁶ Stellungnahme vom 2. November 2018, Ziff. 2, Rz. 12

⁷⁷ Vgl. Vorakten, Baugesuch Nr. 2016-060, E-Mail vom 21. April 2016 des zuständigen Projektleiters TBA OIK I an die Gemeinde Saanen

Bst. a BauG). Die Erschliessungsstrassen müssen weiter 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 Abs. 3 BauG). Nach Art. 8 BauG umschreibt der Regierungsrat die Anforderungen an eine genügende Erschliessung (Abs. 1). Er ordnet namentlich auch die Fälle, in denen eine bestehende Erschliessungsstrasse als genügend geltend kann, obgleich sie den Anforderungen an eine Neuerschliessung nicht entspricht (Abs. 2 Bst. a) und die für besondere Fälle möglichen Erleichterungen oder geltenden strengeren Anforderungen (Abs. 2 Bst. b). Demnach genügen bestehende Erschliessungsanlagen für Bauvorhaben in einem weitgehend überbauten Gebiet oder ausserhalb der Bauzone dann, wenn die insgesamt zu erwartende Mehrbelastung verhältnismässig gering ist und die Verkehrssicherheit und Brandbekämpfung gewährleistet sind (Art. 5 Bst. a BauV⁷⁸).

d) Es ist unbestritten, dass die J._____strasse die Anforderungen an eine neue Erschliessungsstrasse nicht genügt (so auch Fachbericht des TBA OIK I, Ziff. 3.1). Bei der bestehenden Erschliessungsanlage ist vorab zu prüfen, ob die zu erwartende Mehrbelastung verhältnismässig gering ist (Art. 5 Bst. a BauV).

Für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der insgesamt zu erwartenden Mehrbelastung ist auf die nach den geltenden Zonenvorschriften gesamthaft mögliche Nutzung abzustellen. Die Mehrbelastung muss im Verhältnis zum gegenwärtigen Verkehrsaufkommen verhältnismässig gering sein.⁷⁹ Eine erwartete Verdoppelung des Verkehrsaufkommens bedeutet nicht automatisch, dass die Mehrbelastung nicht mehr gering ist. Wesentlich sind auch die örtlichen Verhältnisse (bisherige Nutzung, Fahrbahnbreite, Länge und Übersichtlichkeit der Zufahrt) sowie die Benützerkategorien (PW, Lastwagen, Schulkinder, usw.).⁸⁰

Zur Beurteilung der verkehrsmässigen Mehrbelastung hielt das TBA OIK I Folgendes fest:

"[...] Die bereits heute durch die J._____strasse erschlossenen Liegenschaften generieren gemäss Verkehrsstudie K._____ AG einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von gut 300 Fahrten. Nach unserer Abschätzung ergibt sich auf Grund der Bebauung im Erschliessungsgebiet ein Verkehrsaufkommen von 300 bis 400 Fahrten pro Tag.

⁷⁸ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

⁷⁹ BVR 2004 S. 412 E. 4.3

⁸⁰ VGE 2012/208 vom 31. Januar 2013 E. 3.2; Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 7/8 N. 10

Für die Berechnung der Mehrbelastung ist das von der Schreinerei bisher erzeugte Aufkommen mit der durch das Vorhaben generierten Anzahl Fahrten zu vergleichen. Gemäss Verkehrsstudie der K._____ AG erzeugt die Post-Zustellstelle durchschnittlich 95 Fahrten pro Tag. Die Zahl ist nach unserer Meinung plausibel begründet und berechnet. Die durch die Schreinerei bisher generierte Anzahl Fahrten ist nicht einfach zu eruieren. Die Zahlen der Verkehrsstudie der K._____ AG sind umstritten. (...) "Für unsere Berechnung treffen wir folgende Annahmen: Es werden nur zweidrittel der Parkplätze (16) für den Betrieb der Schreinerei genutzt und davon sind dreiviertel (12) Personalparkplätze, die 2 Fahrten pro Tag generieren. Die übrigen 4 Parkplätze erzeugen durchschnittlich 3 bis 4 Fahrten pro Tag. Somit ergeben sich ca. 36 bis 40 Fahrten von Personenwagen, zu denen noch ca. 4 Fahrten für die Anlieferung und einige für den Gütertransport dazu kommen. Insgesamt resultiert somit aus dem Betrieb der Schreinerei ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von konservativ geschätzt 40 bis 50 Fahrten pro Tag.⁸¹ Mit dem Betrieb der Post-Zustellstelle wird das auf dem Areal der ehemaligen Schreinerei verursachte Verkehrsaufkommen um ca. 55 Fahrten, das Verkehrsaufkommen insgesamt auf der J._____strasse auf ca. 350 bis 450 Fahrten pro Tag erhöht. Die Mehrbelastung von weniger als 20 % beurteilen wir als verhältnismässig gering.

Umgerechnet auf die Spitzenstunde ergibt sich aus der zukünftigen Gesamtbelastung eine Fahrtenanzahl von höchstens 40 bis 60 pro Stunde. Dies ergibt in den Spitzenstunden ungefähr 1 Fahrt pro Minute. Daher darf man davon ausgehen, dass Begegnungsfälle von Fahrzeugen dank der vorhandenen Ausweichstellen gut abgewickelt werden können und nur sehr selten Rückwärtsfahrten notwendig sind. Die Verkehrssicherheit ist daher unter Berücksichtigung der oben erwähnten Umstände auch mit der Mehrbelastung ausreichend gewährleistet."⁸²

Das TBA OIK I erachtet für die Berechnung der Mehrbelastung gemäss Art. 5 Bst. a BauV einerseits die Zahlen der Verkehrsstudie der K._____ AG als massgebend, die auf der J._____strasse von einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 311 Fahrten pro Tag ausgeht. Zudem geht das TBA OIK I auf Grund der Bebauung und Erschliessungssituation von einem Verkehrsaufkommen pro Tag von 300 bis 400 Fahrten aus. Diese Berechnungen sind schlüssig, weshalb sich entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen eine (zusätzliche) Fahrtenerhebung für die bisherige Schreinerei des Beschwerdegegners nicht als notwendig erweist.

⁸¹ Gemäss Verkehrsstudie der K._____ AG zur «Post-Zustellstelle Saanen» vom 8. Februar 2016, im Auftrag von "Post Immobilien" (nachfolgend Verkehrsstudie) wird von 80 Fahrten pro Tag (4 LKW und 76 PW) ausgegangen, a.a.O., S. 1

⁸² Fachbericht Erschliessung des TBA OIK I vom 5. November 2018, Ziff. 2

Laut Verkehrsstudie generiert die neue Post-Zustellstelle 95 Fahrten pro Tag. Das TBA OIK I erachtet diese Zahl als plausibel begründet. Während die erwähnte Studie für den bisherigen Schreinereibetrieb des Beschwerdeführers 80 Fahrten veranschlagte, rechnet das TBA OIK I mit "konservativ" gerechneten 40 bis 50 Fahrten pro Tag. Von diesen "konservativen" Rechnungen aus, gelangt das TBA OIK I zum Schluss, dass die Post-Zustellstelle im Vergleich mit dem Schreinereibetrieb des Beschwerdegegners zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen pro Tag von 55 Fahrten führen wird, was die Fahrtenzahl pro Wochentag von den vorgängig genannten 300 bis 400 auf 350 bis 450 Fahrten erhöht. Dies entspricht einer Mehrbelastung von weniger als 20 %.⁸³ Da die nach Auffassung der Beschwerdeführerinnen umstrittene Verkehrsstudie von einer durchschnittlichen Fahrtenzahl an einem Wochenarbeitsstag von 311 Fahrten ausgeht und mit 80 Fahrten pro Tag des bisherigen Schreinereibetriebs rechnet, resultiert gestützt auf die Verkehrsstudie eine niedrigere Mehrbelastung: statt 311 wären es 326 Fahrten, was einer Zunahme von 4,82 % entspricht.⁸⁴ Selbst bei der konservativen und schlüssigen Berechnung des TBA OIK I, die von weniger Fahrten der ehemaligen Schreinerei ausgeht, ist durch die Post-Zustellstelle mit einer Mehrbelastung von weniger als 20 % zu rechnen. Diese Einschätzung ist nachvollziehbar und überzeugt. Angesichts dieser Gesamtumstände ist in Übereinstimmung mit dem TBA OIK I somit von einer verhältnismässig geringen Mehrbelastung durch die Post-Zustellstelle auszugehen.

e) Eine bestehende Erschliessung muss zudem die Verkehrssicherheit gewährleisten (Art. 5 Bst. a BauV). Die Frage, ob die Verkehrssicherheit auf einer bestehenden Erschliessungsstrasse gewährleistet ist, ist aufgrund einer Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort zu beantworten. Die gesetzlichen Bestimmungen zur Fahrbahnbreite von Neuanlagen können allerdings insoweit berücksichtigt werden, als ein massives Abweichen davon vermuten lässt, dass die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet ist.⁸⁵

Das TBA OIK I beurteilte die Verkehrssicherheit der bestehenden Erschliessung des geplanten Bauvorhabens wie folgt:

⁸³ Vgl. Fachbericht des TBA OIK I, Ziff. 2

⁸⁴ Verkehrsstudie, Ziff. 3.2.1

⁸⁵ VGE 2010/301 vom 19. Oktober 2010 E. 3.3; vgl. auch Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band I, Bern 2013, Art. 7/8 N. 10

"Die J._____strasse weist im Abschnitt nach der Einmündung P._____strasse bis zur Abzweigung der Zufahrt zur Liegenschaft J._____strasse 72 unterschiedliche Breiten von ca. 3.50 m bis ca. 4.50 m auf. Die weitgehend einspurig befahrbare und leicht ansteigende Strasse ist übersichtlich. Zur Gewährleistung von Kreuzungsmanövern sind in überblickbaren Abständen Ausweichstellen angelegt, bei denen sich Lastwagen und Personenwagen kreuzen können. Auf einigen Ausweichstellen und in der Einmündung der J._____strasse in die P._____strasse können sich zwei Lastwagen kreuzen. [...]

Rechnet man das relativ kleine Verkehrsaufkommen von gut 300 Fahrten pro Tag auf die Spitzenstunde um, ergibt sich eine Fahrtenanzahl von höchstens 30 bis 40 pro Stunde. Dies ergibt in den Spitzenstunden ungefähr eine Fahrt pro eineinhalb Minuten. Daher darf man davon ausgehen, dass Begegnungsfälle von Fahrzeugen dank der vorhandenen Ausweichstellen gut abgewickelt werden können und nur selten Rückwärtsfahrten notwendig sind. Denn die Sichtweiten sind für das rechtzeitige Erkennen von entgegenkommenden Fahrzeugen ausreichend. Sollten einzelne Fahrzeuge zu spät erkannt werden, so werden wohl auch zwischen den Ausweichstellen liegende, private Flächen zum Kreuzen verwendet. Die Verkehrssicherheit ist wegen der geringen Fahrbahnbreite und der damit verbundenen niedrigen Geschwindigkeit sowie wegen der Übersichtlichkeit auch in Bezug auf Begegnungsfälle zwischen Fahrzeugen und Fussgängern gewährleistet. Die bestehende Erschliessung wird für das geplante Bauprojekt gesamthaft als ausreichend beurteilt."⁸⁶

Die Kreuzungsmöglichkeiten auf der J._____strasse generell wie beim Gebäude J._____strasse Nr. 19 beurteilte das TBA OIK I wie folgt:

"Wie erwähnt ist die J._____strasse weitgehend einspurig befahrbar und weist in überblickbaren Abständen Ausweichstellen auf, bei denen sich auch Lastwagen mit Personenwagen kreuzen können. Im Abschnitt zwischen der P._____strasse und Gebäude J._____strasse 15 sind die Ausweichstellen Bestandteil der Strasse und liegen auf öffentlichem Grund. Auf diesem Abschnitt sind genügend Kreuzungsmöglichkeiten in Sichtdistanz vorhanden, so dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist."

Zwischen der J._____strasse 15 und der Zufahrt zur ehemaligen Schreinerei bildet die Abzweigung auf Höhe Gebäude J._____strasse 19⁸⁷ die einzige Kreuzungsmöglichkeit auf öffentlichem Grund. Die Abzweigung teilt den ca. 130 m langen Abschnitt in zwei fast gleich lange Teilstrecken, die beide übersichtlich sind. Auf Grund der Verkehrsbelastung genügen die Kreuzungsmöglichkeiten auf öffentlichem Grund auch auf diesem Abschnitt, um die

⁸⁶ Fachbericht des TBA OIK I, Ziff. 1

⁸⁷ Vgl. Akten BVE, Foto Beschwerdeführerinnen, pag. 69

Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zusätzlich könnten und dürften in der Realität auch Ausweichmöglichkeiten auf privatem Grund zum Kreuzen genutzt werden.

Wir erachten den Ausbaugrad der J. _____ strasse somit als angemessen."⁸⁸

Zur zweiten Voraussetzung von Art. 5 Bst. a BauV, der Verkehrssicherheit, führte das TBA OIK I aus, diese sei mit der bestehenden Situation grundsätzlich gewährleistet. Der überzeugenden Fachmeinung des TBA OIK I kann gefolgt werden. Die weitgehend einspurig befahrbare und leicht ansteigende J. _____ strasse ist übersichtlich. Zur Gewährleistung von Kreuzungsmanövern sind in überblickbaren Abständen Ausweichstellen angelegt, bei denen sich Lastwagen und Personenwagen kreuzen können. Auf einigen Ausweichstellen und in der Einmündung der J. _____ strasse in die P. _____ strasse können sich zwei Lastwagen kreuzen. Gemäss den überzeugenden Berechnungen des TBA OIK I ergibt sich aus der zukünftigen Gesamtbelastung eine Fahrtenanzahl von höchstens 40 bis 60 pro Stunde, was in Spitzenstunden ungefähr eine Fahrt pro Minute ergibt. Damit kann berechtigterweise davon ausgegangen werden, dass Begegnungsfälle von Fahrzeugen dank der Ausweichstellen gut abgewickelt werden können und nur sehr selten Rückwärtsfahrten notwendig sind. Angesichts dieser Gesamtumstände ist davon auszugehen, dass die Verkehrssicherheit mit den heute bestehenden Fahrbahnbreiten angesichts der Übersichtlichkeit der Strecke, der relativ geringen Mehrbelastung und der bestehenden Ausweichmöglichkeiten gegeben ist. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen erweist sich auf Grund der gemäss TBA OIK I dort bestehenden und auf öffentlichem Grund liegenden Kreuzungsmöglichkeit auf Höhe des Gebäudes J. _____ strasse Nr. 19 die Verkehrssicherheit als ausreichend gewährleistet.

Soweit die Beschwerdeführerinnen geltend machen, es seien nur Kreuzungsmöglichkeiten durch Inanspruchnahme von fremdem Boden möglich, so bestehen wie vorangehend ausgeführt zwischen der P. _____ strasse und dem Gebäude Nr. 15 in kurz aufeinanderfolgenden Abständen drei Ausweichstellen, die Bestandteil der Strasse sind und auf öffentlichem Grund liegen. Zwischen dem Gebäude Nr. 15 und dem Bauvorhaben besteht beim Gebäude J. _____ strasse Nr. 19 eine weitere Ausweich- bzw. Kreuzungsmöglichkeit auf öffentlichem Grund. Selbst wenn darüber hinaus faktisch privater Grund bzw. fremder Grund als Ausweichmöglichkeit beansprucht würde, ändert dies nichts

⁸⁸ Fachbericht des TBA OIK I, Ziff. 3

an der Tatsache, dass die bestehenden und auf öffentlichem Grund liegenden Ausweich- und Kreuzungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verkehrssicherheit genügen.

Zusammenfassend sind entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen auf der Strecke ab der P._____strasse bis zum Vorhaben vier Ausweichstellen auf öffentlichem Grund vorhanden, darunter beim Gebäude J._____strasse Nr. 19. Soweit darüber hinaus bei Bedarf auf privatem Grund ausgewichen wird, führt dies nicht zu dessen Widerrechtlichkeit.

f) Da die Brandbekämpfung unbestrittenermassen gewährleistet ist, sind vorliegend die Voraussetzungen von Art. 5 Bst. a BauV erfüllt. Die bestehende strassenmässige Erschliessung zur Post-Zustellstelle genügt demnach den gesetzlichen Vorschriften.

9. Verkehrssicherheit auf Betriebsgelände und Ein- /Ausfahrt Betriebsgelände

a) Die Beschwerdeführerinnen machen bezüglich der Projektänderung geltend, dass das Manöver auf dem Vorplatz nur mit der kleinsten Lastwagenkategorie möglich sei. In der Praxis werde das Manövrieren ohne Einbezug von Drittgrundstücken nicht möglich sein, daher sei ein Augenschein mit Fahrversuchen nötig. Zudem gerieten die LKWs bei diesem steilen Gelände im Winter ins Rutschen.⁸⁹ Zudem befürchten die Beschwerdeführerinnen, dass die LKW's künftig die gesamte J._____strasse rückwärts zurück fahren müssen.⁹⁰

b) Die Verkehrssicherheit auf dem Gelände beurteilte das TBA OIK I wie folgt:⁹¹

"Die Ein- und Ausfahrten auf der nördlichen Seite des Vorhabens erfordern, wie auf dem Grundrissplan ersichtlich, jeweils zwei Rückwärtsfahrten. Das Konfliktpotential für das gesamte Manöver erachten wir als gering. Insbesondere die erste, kurze Rückwärtsfahrt (Einfahrt in Garage) kann als unproblematisch betrachtet werden. Die zweite Rückwärtsfahrt ist etwas länger, unter Beizug einer Hilfsperson jedoch ebenfalls problemlos durchführbar. Der von oben kommende Verkehr wird als sehr gering eingeschätzt (zwischen 6 und 12 Fahrten pro Werktag). Selbst wenn alle oberhalb beginnenden Fahrten (max. 6 Wegfahrten) in derselben Morgenstunde getätigt würden, ergäbe dies lediglich eine dem Manöver entgegenkommende Fahrt etwa alle 10 Minuten. Daher ist das

⁸⁹ Stellungnahme vom 2. November 2018, Beilagen 1 bis 3

⁹⁰ Stellungnahme vom 25. Januar 2019

⁹¹ Fachbericht des TBA OIK I, Ziff. 4

Konfliktpotential bei der Ein- und Ausfahrt auf der nördlichen Seite des Vorhabens sehr klein und die Verkehrssicherheit gewährleistet.

Ob die Ein- und Ausfahrt der LKWs ohne Beanspruchung fremden Bodens möglich ist, lässt sich nicht abschliessend beurteilen. Auf dem Grundrissplan 1:100 vom 13. September 2018 (Projektänderung) sind die berechneten Schleppkurven der notwendigen Manöver eingezeichnet. Diese wurden für den ungünstigeren Fall (Ein- und Ausfahrt in bzw. aus Tor 2) und mit einem genügend grossen Lastwagentyp konstruiert. Die massgebenden Überhänge und Abstände wurden berücksichtigt. Wir erachten die Schleppkurven als korrekt konstruiert. Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass sich die notwendigen Manöver gemäss dem Plan ohne Beanspruchung von fremdem Boden ausführen lassen. Um abschliessende Sicherheit über die Machbarkeit der Manöver ohne Beanspruchung der Parzelle H._____ zu gewinnen, müssten Fahrversuche vor Ort durchgeführt werden."

c) Gemäss Betriebskonzept bedarf es für den Postumschlag frühmorgens sechs Zu- und Wegfahrten der LKW's, die jeweils vorwärts auf die Parzelle Nr. I._____ einbiegen, rückwärts über das Tor 2 in das Gebäude J._____strasse Nr. 72 einbiegen und nach dem Verlad das Gelände nach Ausfahrt aus dem Gebäude rückwärts über die J._____strasse wieder verlassen.⁹² Gemäss den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des TBA OIK I ist die erste Rückwärtsfahrt unproblematisch. Die zweite längere Rückwärtsfahrt erweist sich unter Beizug einer Hilfsperson gemäss Art. 17 Abs. 2 VRV⁹³ ebenfalls als unproblematisch. Auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens auf der Zufahrt, die lediglich die nördlich gelegenen Parzellen Saanen Grundbuchblatt Nrn. O._____ und R._____ erschliesst, ist das Konfliktpotential durch entgegenkommende Fahrzeuge sehr klein. Die Verkehrssicherheit ist auf Grund dieser Umstände bei der Zufahrt durch die LKW's gegeben.

d) Die Schleppkurven der Ein- und Ausfahrt erweisen sich gemäss den eingereichten Plänen – insbesondere dem Plan «Grundrisse» – und nach Darlegung des TBA OIK I als korrekt. Ob die Ein- und Ausfahrt der LKW's ohne Beanspruchung von fremdem Boden möglich ist, lässt sich nach Auffassung des TBA OIK I nicht abschliessend beurteilen. Die Zufahrt ist gemäss den korrekt konstruierten Schleppkurven auf jeden Fall möglich. Falls dies nicht mit allen vom Beschwerdegegner gewünschten Lastwagentypen möglich sein

⁹² Vgl. Betriebskonzept Projektänderung, S. 5: "Situationsplan Ein-/Auslad J._____strasse" sowie Darstellung Plan Grundrisse 1:100 vom 14. Dezember 2018

⁹³ Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)

sollte, liegt dies im Risiko des Beschwerdegegners. Bei dieser Ausgangslage konnte vorliegend somit auf die Durchführung von Fahrversuchen verzichtet werden (vgl. auch E. 16 zur Beweisabnahme). Aus den Ausführungen des TBA OIK I lässt sich zudem nicht entnehmen, dass es sich bei der privaten Zufahrt um eine steile Hanglage bzw. übermässig steiles Gebiet handelt. Daher stellen allfällige Rutschungen nach allgemeiner Lebenserfahrung vorliegend kein Problem dar. Während des Winters hat der Beschwerdegegner bzw. die Post die nötigen Massnahmen zu ergreifen. Schliesslich finden sich für die von den Beschwerdeführerinnen genannte Befürchtung, dass die LKW's die ganze J._____strasse rückwärts zurücklegen müssen, weder aus der Projektänderung noch aus der Beurteilung des TBA OIK Anhaltspunkte. Die Rügen der Beschwerdeführerinnen erweisen sich deshalb als unbegründet.

e) Hinsichtlich der Zufahrt zur Post-Zustellstelle machen die Beschwerdeführerinnen geltend, dass seitliche Parkplätze vorhanden seien, auf denen lange Anhänger stünden. Es bestehe ein Mietvertrag mit Herrn S._____, der den Anhänger gemäss Skizze bei der Einfahrt parkieren dürfe. Sobald ein Anhänger parkiert stehe, sei das Einbiegen zur Post-Zustellstelle nicht mehr möglich.⁹⁴

Die zum Bauvorhaben führende J._____strasse (Gemeindestrasse) teilt sich nach der J._____strasse Nr. 19 und führt einerseits nach Norden, hangaufwärts in eine Sackgasse, und andererseits bis zur Brücke über den T._____bach. Vor der Brücke zweigt links die private Zufahrt zur Post-Zustellstelle im Gebäude J._____strasse Nr. 72 ab. Diese Zufahrt gehört zur Parzelle Saanen Grundbuchblatt Nr. I._____ und gilt als private Detailerschliessungsstrasse. Soweit der Beschwerdegegner mit der S._____ Gartenbau AG einen Mietvertrag für das Abstellen eines Anhängers auf der gleichen Parzelle Nr. I._____ abgeschlossen haben sollte, ist dies öffentlich-rechtlich unerheblich. Schliesslich wäre es Sache des Beschwerdegegners als Vermieter den Vertrag aufzuheben, falls dieser für die Zufahrt ein Hindernis darstellen sollte. Die entsprechende Rüge der Beschwerdeführerinnen erweist sich somit ebenfalls als unbegründet.

10. Lärm Verkehrsanlagen (Art. 9 LSV)

⁹⁴ Stellungnahme vom 2. November 2018, Beilagen 1 bis 3

a) Die Beschwerdeführerinnen berufen sich darauf, dass der Betrieb der Post-Zustellstelle einen zusätzlichen Mehrverkehr von mehr als 25 % und damit Lärmimmissionen verursachten, die mit Art. 9 LSV nicht vereinbar seien. In diesem Zusammenhang seien die Fahrten des Schreinereibetriebs von Amtes wegen zu erheben. Gemäss Stellungnahme vom 25. Januar 2019 weisen die Beschwerdeführerinnen zudem darauf hin, dass der durch die Fahrten der LKW's verursachte Lärm bei der Liegenschaft J._____strasse Nr. 19 (N._____) nicht berücksichtigt worden sei.⁹⁵

b) Die Gemeinde erachtet den zu erwartenden Mehrverkehr als nicht erheblich.

c) Bei der Beurteilung des Mehrverkehrsaufkommens lehnt sich die Praxis an die für die wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen im Sinne von Art. 9 Bst. b LSV entwickelten Grundsätze an. Als wahrnehmbar gilt danach eine Erhöhung des Verkehrslärms um 1 dB(A), was im Normalfall einer Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) von rund 25 % entspricht.⁹⁶ Wie bereits unter der Erwägung 8 ausgeführt, veranschlagte die Verkehrsstudie für den bisherigen Schreinereibetrieb 80 Fahrten. Das TBA OIK I gelangt gemäss einer konservativen Berechnung der bisherigen Fahrten der Schreinerei zu 40 bis 55 Fahrten pro Tag (vgl. E. 8). Laut der Verkehrsstudie würde die Zunahme der DTV rund 4,82% betragen; aber auch gemäss der konservativen Rechnung gemäss TBA OIK I erfolgt eine Mehrbelastung von weniger als 20 %. Damit liegt die Zunahme des täglichen Verkehrsaufkommens unter der Grenze der "wahrnehmbar stärkeren" Lärmimmissionen. Auch diesbezüglich erweisen sich die Berechnungen des TBA OIK I als schlüssig, weshalb eine zusätzliche Fahrtenerhebung der Schreinerei nicht notwendig war. Die Rügen betreffend wahrnehmbaren stärkeren Lärmmissionen durch die Mehrbeanspruchung der Verkehrsanlage und insbesondere auf Höhe der J._____strasse Nr. 19 erweisen sich daher ebenfalls als unbegründet.

11. Zonenkonformität der Erschliessungsstrasse

a) Die Beschwerdeführerinnen sind der Auffassung, dass eine Erschliessungsstrasse, die durch eine reine Wohnzone führe, aber der Erschliessung einer Baute in der Wohn- und

⁹⁵ Stellungnahme der Beschwerdeführerinnen vom 25. Januar 2019, Rz. 26

⁹⁶ VGE 2011/136 vom 21. November 2011 mit Verweis auf BGE 136 II 281 in URP 2010 S. 507

Gewerbezone diene, zonenwidrig sei und verweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung (BGE 127 I 103 E. 7e und f).

b) Die Gemeinde weist in ihrem Entscheid darauf hin, dass sich die Situation vorliegend vom Sachverhalt gemäss BGE 127 I 103 unterscheide. Insbesondere hinsichtlich der Belastung unterscheide sich der angeführte Fall vom hier zu beurteilenden. Der Beschwerdegegner äussert sich in seiner Beschwerdeantwort vom 24. Mai 2018 dazu nicht.

c) Sinngemäss kritisieren die Beschwerdeführerinnen, dass im Gebiet "Q._____" keine Wohn- und Gewerbezone hätte ausgeschieden werden dürfen und verlangen damit eine akzessorische Prüfung der Nutzungsplanung. Ein Nutzungsplan kann in der Regel gleich wie eine Verfügung nur unmittelbar im Anschluss an seinen Erlass angefochten werden, d.h. er kann (mit Ausnahmen) nicht wie ein Erlass auch noch im Anwendungsfall akzessorisch in Frage gestellt werden.⁹⁷ Eine nachträgliche Anfechtung wäre nur möglich, wenn der oder die Betroffene beim Planerlass keine Anfechtungsmöglichkeit hatte, sich die gesetzlichen Grundlagen massgeblich geändert haben oder das öffentliche Interesse am Plan infolge Änderung der Verhältnisse dahingefallen ist.⁹⁸ Derartige Ausnahmegründe sind vorliegend nicht gegeben. Damit präsentiert sich der Sachverhalt hier völlig anders, als derjenige der dem von den Beschwerdeführerinnen zitierten BGE 127 I 103 zugrunde liegt und für den das Bundesgericht wegen markanter Änderung der Verhältnisse eine Notwendigkeit zur Überprüfung der Nutzungsplanung (Art. 21 Abs. 2 RPG) bejahte. Die Rüge hinsichtlich fehlender Zonenkonformität der Erschliessungsstrasse erweist sich daher ebenfalls als unbegründet.

12. Fehlender Parkplatznachweis

a) Die Beschwerdeführerinnen rügen mit Bezug auf die Projektänderung, dass damit die Anzahl Parkplätze "erheblich reduziert" und die Zu- und Wegfahrt neu geplant werde.⁹⁹ Damit seien im Minimum sämtliche Nachbarn, selbst wenn diese nicht am Einsprache- bzw. Beschwerdeverfahren beteiligt seien, zu orientieren. Es werde bestritten, dass eine

⁹⁷ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4./4. Aufl., Band I/II, Bern 2013/2017, Art. 35-35c N. 2, N. 4; Art. 60 N. 9 f.; BVR 2016 S. 222 E. 3.2

⁹⁸ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Band I, Bern 2013, Art. 35-35c N. 2 Bst. b

⁹⁹ Stellungnahme der Beschwerdeführerinnen vom 2. November 2018, Rz. 6

genügende Anzahl Parkplätze mit genügender Dimensionierung geplant werde. Gemäss Angaben der Post werde der Standort mit Minibussen und nicht mit normalen Personenwagen angefahren werden. Dies setze voraus, dass die Parkplätze grösser dimensioniert würden.

b) Gemäss dem Entscheid der Gemeinde reichte der Beschwerdegegner am 19. Mai 2016 einen aktualisierten Parkplatznachweis ein, der genüge und korrekt sei. Die Anzahl der Abstellplätze entspreche den Anforderungen von Art. 49 BauV.

c) Wird durch die Erstellung von Bauten und Anlagen ein Parkplatzbedarf verursacht, so ist dafür eine ausreichende Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu errichten (Art. 16 Abs. 1 BauG). Die Anzahl der Abstellplätze für Fahrzeuge wird durch eine Bandbreite begrenzt; innerhalb dieser Bandbreite legt die gesuchstellende Partei die Anzahl fest (Art. 50 Abs. 1 BauV). Für die Ermittlung der Bandbreite sind insbesondere die Geschossflächen massgebend. Lagerräume, die weder publikumsoffen noch mit Arbeitsplätzen belegt sind, werden nicht angerechnet (Art. 49 Abs. 2 BauV).

Gemäss dem der Baubewilligung zu Grunde liegenden Parkplatznachweis vom 2. Mai 2016¹⁰⁰ errechnete der Beschwerdegegner auf Grund der Anzahl Wohnungen und der übrigen Nutzung des Gebäudes eine Bandbreite von mind. 15 bis max. 41 Parkplätzen.¹⁰¹ Zu den 24 bestehenden Parkplätzen (21 PP und 3 PP im UG¹⁰²) sind acht Parkplätze im Unterstand an der Westseite und vier im EG des Gebäudes J._____strasse Nr. 72 vorgesehen. Gemäss Baubewilligung sind vorliegend somit insgesamt 36 Parkplätze (davon 15 überdacht) vorgesehen.¹⁰³ Gemäss der Projektänderung vom 14. Dezember 2018 sieht der Plan des Erdgeschosses im EG des Gebäudes J._____strasse Nr. 72 nicht mehr (fix) vier Parkplätze vor, da der Eingangsbereich auf der Nordseite des Gebäudes gemäss Betriebskonzept zwischen 05.45 und 07.00 Uhr für den Postumschlag (Ein- und Wegfahrt von drei LKW's täglich) genutzt wird. Die übrige Zeit steht dieser Eingangsbereich gemäss den Plänen und dem Betriebskonzept für das Abstellen der Fahrzeuge und Elektroroller zur

¹⁰⁰ Mit Stellungnahme des Beschwerdegegners vom 19. Mai 2016 eingereicht; vgl. Vorakten

¹⁰¹ Vgl. Abstellplatzberechnung vom 2. Mai 2016, Vorakten sowie Situationsplan 1:500 vom 22. April 2016

¹⁰² Vgl. Situationsplan 1:500 vom 22. April 2016 bzw. Situationsplan zur Abstellplatzberechnung vom 2. Mai 2016, Vorakten

¹⁰³ Vgl. Abstellplatzberechnung vom 2. Mai 2016, Vorakten

Verfügung.¹⁰⁴ Dabei handelt es sich gemäss den Angaben des Beschwerdegegners um Elektrodreiräder und Fahrzeuge der Marke «Fiat Panda» bzw. «VW Caddy». Letztere weisen Längen von rund 3,65 bzw. 4,9 m und Breiten von 1,64 bzw. 1,79 m auf. Der im heutigen Zeitpunkt einzige Minibus der Marke «Fiat Ducato» weist eine Länge von 4,96 m und eine Breite von 2,05 m auf, was sich bereits aus dem Betriebskonzept gemäss Baubewilligung ergab. Daraus folgt, dass die Projektänderung hinsichtlich der Dimensionierung der Fahrzeuge weder eine Anpassung der Parkplätze noch einen neuen Parkplatznachweis erforderlich macht. Gleiches gilt für die Verlagerung des Postumschlags in das Gebäude selbst. Schliesslich ist der gemäss Art. 16 BauG in Verbindung mit Art. 50 Abs. 1 BauV erforderliche Parkplatzbedarf von minimal 15 und maximal 41 Parkplätzen auch abgedeckt, wenn von den 36 Parkplätzen gemäss Baubewilligung derer vier im Nordteil des Gebäudes nicht angerechnet werden könnten. Was den Einbezug zusätzlicher Nachbarinnen und Nachbarn zur Projektänderung anbelangt, so war dies bei dieser Ausgangslage nicht notwendig (vgl. vorangehende E. 2c). Die Rüge der Beschwerdeführerinnen bezüglich Parkplatznachweis ist daher unbegründet.

13. Ästhetik

a) Die Beschwerdeführerinnen rügen, dass das Vorhaben entgegen der Auffassung der Gemeinde keine gute Gesamtwirkung gemäss den kommunalen Vorgaben erziele. Der Beschwerdegegner beabsichtige einen 17 m langen und 6 m breiten Anbau als Autounterstand zu errichten sowie Garagentore in die Nordfassade des Gebäudes zu integrieren. Dieser geplante Anbau (...) sowie die Garagentore seien atypisch und ordneten sich nicht in das bestehende Quartierbild ein. Ein derart langer, überdachter Abstellplatz stelle einen Fremdkörper dar und passe nicht in das Quartier. Dies gelte umso mehr, als dass die gelben Postfahrzeuge darunter parkiert blieben, solange sie nicht auf Verteiltour seien. Ein gelber Motorfahrzeugabstellpark vertrage sich nicht mit der Quartieridylle.¹⁰⁵

b) Die Gemeinde weist in ihrem Entscheid darauf hin, dass die Bau- und Planungskommission (BPK) aus ortsansässigen Architekten, Planern und Bauexperten bestehe, die über eine qualifizierte Fachkompetenz in der Beurteilung von Bauprojekten im

¹⁰⁴ Plan OG und EG 1:100 vom 11. Dezember 2018 bzw. Betriebskonzept Projektänderung, Situationsplan Ein-/Auslad J. _____ strasse

¹⁰⁵ Beschwerdeschrift, Ziff. 4.3, Rz. 82 bis 84

Saanenland und die notwendigen Ortskenntnis verfügten. Die BPK sei die gemäss Art. 22 Abs. 2 BewD zuständige Fachstelle. Gemäss Stellungnahme der Gemeinde vom 28. Januar 2019 ist nach Auffassung der BPK auch das Vorhaben gemäss Projektänderung mit dem Ortsbild verträglich.

c) Bauten, Anlagen, Reklamen, Anschriften und Bemalungen dürfen Landschaften, Orts- und Strassenbilder nicht beeinträchtigen (Art. 9 Abs. 1 BauG). Diese Vorschrift stellt die «gute Gesamtwirkung» im Sinne eines allgemeinen Beeinträchtigungsverbots dar. Eine Beeinträchtigung liegt vor, wenn ein Bauvorhaben einen Gegensatz zur bestehenden Überbauung schafft, der erheblich stört. Die Gemeinden dürfen eigene Ästhetikvorschriften erlassen, die über die kantonalen Vorschriften hinausgehen können. Derartige Vorschriften müssen, um selbständige Bedeutung zu erlangen, konkreter gefasst sein als die Anordnungen des kantonalen Rechts, sie dürfen Letztere nicht bloss allgemein anders formulieren.¹⁰⁶

Das Baureglement der Gemeinde Saanen¹⁰⁷ enthält insbesondere die Bestimmung, dass alle Bauten und Anlagen hinsichtlich ihrer Gesamterscheinung, Gebäudestellung, Proportionen, Fassaden-, Balkon- und Dachgestaltung und der Verwendung von Baumaterialien so auszubilden sind, dass "zusammen mit den bestehenden oder vorauszusehenden Bauten eine gute Gesamtwirkung entsteht und die Schönheit oder erhaltenswerte Eigenart des Strassen-, Orts- und Landschaftsbildes gewahrt bleibt" (Art. 26 Abs. 1 GBR).

Den Beschwerdeführerinnen ist insoweit beizupflichten, als diese Bestimmungen weiter gehen als Art. 9 Abs. 1 BauG; ihnen kommt daher selbständige Bedeutung zu. Der Begriff «gute Gesamtwirkung» stellt einen unbestimmten kommunalen Gesetzesbegriff dar, bei dessen Auslegung die kommunalen Behörden einen gewissen Beurteilungsspielraum haben. Jedoch dürfen auch an das Erfordernis der guten Gesamtwirkung nicht unverhältnismässig hohe Ansprüche gestellt werden. Die gute Gesamtwirkung ist weder an geringen noch an besonders hohen architektonischen Qualitäten zu messen. Das bedeutet bei durchschnittlichen örtlichen Gegebenheiten, dass das Mittelmass der Umgebung nicht gestört werden darf und sich eine neue Baute oder Anlage an den qualitativ hochwertigeren

¹⁰⁶ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9/10 N. 4 und 13; BVR 2009 S. 328 E. 5.2 mit Hinweisen

¹⁰⁷ Baureglement der Einwohnergemeinde Saanen vom 11. März 2011 (GBR), genehmigt vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) am 16. Februar 2012, Stand 8. Dezember 2017

Bauten und Anlagen der Umgebung zu orientieren hat.¹⁰⁸ Gestützt auf Vorschriften des allgemeinen Ortsbild- und Landschaftsschutzes dürfen in der Regel Art oder Mass der nach der Zonenordnung zulässigen Nutzung nicht eingeschränkt werden.¹⁰⁹

d) Die BPK hat das Bauvorhaben ästhetisch beurteilt und nach Darlegung der Gemeinde zur Genehmigung empfohlen. Die Gemeinde teilt diese Beurteilung durch das fachkompetente Gremium und weist darauf hin, dass sich der Anbau gut in das bestehende Orts- und Quartierbild einpasse. Dadurch, dass das Dach des bestehenden Hauptgebäudes über den neuen Anbau verlängert werde und dieser von der Hauptfassade (Süd) zurückversetzt sei, werde er von dort nicht anders wahrgenommen als ein Garagenanbau für zwei Fahrzeuge. Dasselbe gelte für die Nordfassade. Von der Westfassade trete in erster Linie das verlängerte Dach in Erscheinung. Nach Auffassung der Baubewilligungsbehörde sei daher der Anbau gut in das bestehende Gebäude integriert.¹¹⁰

e) Die Bauparzelle befindet sich in der Wohn- und Gewerbezone WG3. Die Post-Zustellstelle wird im Erdgeschoss des bestehenden 3-geschossigen Gebäudes untergebracht, das im ortsüblichen Chaletstil erbaut ist. In der Umgebung befinden sich weitere Wohngebäude (in südlicher Richtung grenzt die Wohnzone W2 an) und andere Gewerbebauten (Schreinerei, Gartenbaubetrieb). Der Erweiterungsbau trägt dieser (heterogenen) Umgebung Rechnung. Hinsichtlich der gerügten Länge des Anbaus ist festzustellen, dass dieser von der Westseite her die bisherige Gebäudelänge aufnimmt und einzig das Dach des Hauptgebäudes über diesen verlängert wird. Bezüglich der zulässigen Gebäudemasse sieht Art. 11 GBR die maximale Geschosszahl, den minimalen Grenzabstand und die Gebäudehöhe vor; hinsichtlich der Gebäudelänge macht die Bestimmung keine Vorgaben. Dies spricht entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen ebenfalls dafür, dass der Anbau/Fahrzeugunterstand weder von seiner Dimensionierung bzw. Länge noch von seiner Art in der Wohn- und Gewerbezone der Gemeinde atypisch ist.¹¹¹ Auch die teilweise Einsehbarkeit der gelben Postfahrzeuge ist am vorliegenden Standort in der Wohn- und Gewerbezone mit seiner heterogenen Nutzung nicht als störend zu beurteilen. Daraus folgt, dass mit dem geplanten Anbau mit keinen

¹⁰⁸ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9/10 N. 5; BVR 2009 S. 329 E. 5.3, BVR 2006 S. 491 E. 6.3.1

¹⁰⁹ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 9/10 N. 15 mit Hinweisen

¹¹⁰ Vgl. vorinstanzlicher Entscheid, Ziff. 15, insbes. Ziff. 15.2

¹¹¹ Vgl. Plan Fassaden 1:100 vom 11. Dezember 2018

wesentlichen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild zu rechnen sind. Dass das Bauvorhaben das Ortsbild oder die Landschaft beeinträchtigt, rügen die Beschwerdeführerinnen überdies nicht substantiiert. Der Entscheid der Vorinstanz, der gestützt auf die Empfehlung einer leistungsfähigen örtlichen Fachstelle die gute Gesamtwirkung im Sinne von Art. 26 GBR bejaht, ist vertretbar.

14. Verletzung der Wegrechtsdienstbarkeit

a) Die Beschwerdeführerin 3 macht eine Verletzung ihrer Wegrechtsdienstbarkeit geltend. Sie ist Eigentümerin der Parzellen Saanen Nrn. O. _____ und R. _____, die über die Bauparzelle Nr. I. _____ erschlossen werden. Nach Erwerb dieser Parzellen sei zu ihren Gunsten zu Lasten der Parzelle des Beschwerdegegners ein Wegrecht eingeräumt worden. Aufgrund der durch das Bauprojekt befürchteten erheblichen Zunahme des Verkehrs, werde die Situation für die dienstbarkeitsberechtigte Beschwerdeführerin unerträglich.

b) Die Gemeinde weist in ihrem Entscheid darauf hin, dass sie nicht von einem erheblichen Mehrverkehr ausgehe. Der von der Beschwerdeführerin 3 angeführte Entscheid des Bundesgerichts sei vorliegend nicht anwendbar. Im Übrigen sei ihr eine Geltendmachung vor Zivilgericht vorbehalten.¹¹²

c) Die Auslegung einer Dienstbarkeit ist ein zivilrechtlicher Vorgang, über den im Baubewilligungsverfahren grundsätzlich nicht entschieden wird. Nach Art. 2 Abs. 1 BauG haben die Baubewilligungsbehörden lediglich zu prüfen, ob ein Bauvorhaben den bau- und planungsrechtlichen Vorschriften und den nach anderen Gesetzen im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften entspricht. Eine Ausnahme bilden privatrechtliche Tatbestände, welche die Baugesetzgebung voraussetzt oder ausdrücklich als massgebend erklärt, wie beispielsweise die rechtliche Sicherstellung einer Zufahrt über fremden Boden.¹¹³

¹¹² Vorinstanzlicher Entscheid, Ziff. 17.3

¹¹³ BVR 2003 S. 385 E. 4b mit vielen Hinweisen

Vorliegend geht es nicht um die Sicherstellung einer Zufahrt über fremden Boden, da sich die Bauparzelle im Besitz des Beschwerdegegners befindet. Die Beschwerdeführerin hingegen beansprucht die Parzelle des Beschwerdegegners, um zu ihren weiter nördlich gelegenen Grundstücken zu gelangen. Vorliegend wird durch das Bauvorhaben primär das Grundstück des durch die Wegdienstbarkeit belasteten Beschwerdegegners stärker belastet und nicht die Wegberechtigte (vgl. Art. 737 ff. ZGB¹¹⁴). Die von der Beschwerdeführerin 3 angeführten Fallkonstellationen betreffen Sachverhalte, bei denen die oder der durch ein Wegrecht Belastete bzw. Verpflichtete im Zuge eines Neubauvorhabens stärker belastet wird.¹¹⁵ Eine allfällige Mehrbelastung müsste auf dem Zivilrechtsweg geltend gemacht werden. Auf die Rüge der Beschwerdeführerin 3 ist daher nicht einzutreten. Dass ihre Liegenschaften durch die Mehrbelastung nicht mehr erschlossen seien, macht die Beschwerdeführerin 3 nicht geltend und ist offensichtlich auch nicht der Fall.

15. Verletzung des Bauverbots

a) Die Beschwerdeführerin 4 rügt die Verletzung des Bauverbots, das seinerzeit mit Kaufvertrag von 1961 zwischen V._____ und X._____ begründet worden sei. Die Vorinstanz habe vorliegend das Bauverbot zwar vorfrageweise geprüft, sei aber "zum falschen Schluss" gelangt. Massgebend sei vorliegend der Wortlaut des Bauverbots gemäss Ziffer 7 des Kaufvertrags. Die Gemeinde berufe sich auf einen Plan; verkenne aber, dass dieser Plan nicht Gegenstand der Bauverbotsdienstbarkeit sei.¹¹⁶

b) Die Gemeinde weist in ihrem Entscheid darauf hin, dass es sich beim angerufenen Bauverbot um ein zivilrechtliches handle, dessen Bedeutung im vorliegenden Verfahren grundsätzlich unbeachtlich sei. Im von der Beschwerdeführerin 4 beigelegten Kaufvertrag werde der Bauverbotsbereich "in Beilage Nr. 04 mit roter Farbe bezeichnet". Das geplante Bauvorhaben liege ausserhalb dieses Bereichs. Zudem werde in Ziffer 7 des Vertrags ausgeführt, dass das Gebäude Nr. 239 (heutiges Gebäude an der Farbstrasse Nr. 72) südlich und westlich vergrössert werden dürfe. Westlich nicht weiter als die Flucht der Bankwerkstatt und südlich maximal 5 Meter. Diese Vertragsbestimmung erscheint nach Auffassung der Gemeinde eingehalten.

¹¹⁴ Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 210)

¹¹⁵ Vgl. z.B. BGE 122 III 358

¹¹⁶ Beschwerdeschrift, Rz. 95 ff.

c) Wie vorangehend ausgeführt, haben die Baubewilligungsbehörden gemäss Art. 2 Abs. 1 BauG lediglich zu prüfen, ob ein Bauvorhaben den bau- und planungsrechtlichen Vorschriften und den nach anderen Gesetzen im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften entspricht. Zivilrechtliche Fragen werden im Baubewilligungsverfahren nur ausnahmsweise geprüft, wenn die Baubewilligung den Bestand ziviler Rechte voraussetzt.¹¹⁷ Dies ist hier nicht der Fall. Für die Durchsetzung eines Bauverbots ist der Zivilrechtsweg einzuschlagen.¹¹⁸ Auf die Rüge der Beschwerdeführerin 4 ist daher nicht einzutreten.

16. Beweisabnahme

Die Behörden stellen den Sachverhalt von Amtes wegen fest; sie sind nicht an die Beweisanträge der Parteien gebunden (Art. 18 VRPG). Der Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 21 ff. VRPG) verpflichtet aber die Behörden, die von den Parteien angebotenen Beweise abzunehmen, sofern diese nötig sind für die Klärung des Sachverhalts. Wenn die Behörde bei freier, pflichtgemässer Beweiswürdigung zur Überzeugung gelangt, die vorhandenen Akten erlaubten die richtige und vollständige Feststellung des Sachverhalts oder die behauptete Tatsache sei für die Entscheidung der Streitsache nicht von Bedeutung, so kann sie auf das Erheben weiterer Beweise verzichten. Diese sogenannte antizipierte Beweiswürdigung verletzt den Anspruch auf rechtliches Gehör nicht.¹¹⁹ Vorliegend beantragten die Beschwerdeführerinnen das Einholen eines unabhängigen Lärmgutachtens, eine Hörprobe, eine Fahrtenerhebung der Schreinerei sowie die Durchführung eines Augenscheins mit Fahrversuchen. Von diesen Beweismitteln waren gemäss den vorangehenden Ausführungen und auf Grund des Einbezugs des TBA OIK I, durch die Ergänzung des Lärmgutachtens und das Einholen von Stellungnahmen und Zusatzberichten beim beco keine weiteren entscheiderelevanten Erkenntnisse zu erwarten, weshalb vorliegend darauf verzichtet werden konnte.

¹¹⁷ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 2 N. 4a

¹¹⁸ BVR 2003 S. 385 E. 4b mit vielen Hinweisen

¹¹⁹ BVR 2012 S. 252 E. 3.3.3, mit Hinweisen

17. Fazit und Kosten

a) Zusammenfassend ergibt sich, dass das Bauvorhaben den anwendbaren Vorschriften entspricht. Die Beschwerde ist somit abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann und die Projektänderung vom 17. September 2018 bzw. 14. Dezember 2018 ist zu bewilligen. Der Gesamtentscheid der Gemeinde vom 23. März 2018 ist hinsichtlich der Auflagen zu ergänzen. Im Übrigen ist der Entscheid der Gemeinde zu bestätigen.

b) Die Grundsätze der Kostenverlegung sind in Art. 108 VRPG geregelt. Demnach werden die Verfahrenskosten 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).

Die Verfahrenskosten im Beschwerdeverfahren bestehen aus einer Pauschalgebühr. Für besondere Untersuchungen, Gutachten und dergleichen können zusätzliche Gebühren erhoben werden (Art. 103 Abs. 1 VRPG). Für Entscheide in einer Verwaltungsjustizsache wird eine Pauschalgebühr von Fr. 200.– bis 4'000.– je Beschwerde erhoben (Art. 19 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 GebV¹²⁰). In Anwendung dieser Bestimmungen wird die Pauschalgebühr festgesetzt auf Fr. 2'800.– (Art. 103 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 20 Abs. 1 GebV). Der Beschwerdegegner hat mit der Projektänderung den Rügen der Beschwerdeführerinnen betreffend Lärm Rechnung getragen. Insoweit gilt er als unterliegend. Die Beschwerdeführerinnen haben auch nach der Projektänderung an ihrer Rüge betreffend Lärm festgehalten. Auch hinsichtlich der übrigen Rügen gelten sie als unterliegend. Es rechtfertigt sich somit, die Verfahrenskosten zu einem Viertel dem Beschwerdegegner und zu drei Vierteln den Beschwerdeführerinnen aufzuerlegen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Im Ergebnis haben die Beschwerdeführerinnen daher Fr. 2'100.– und der Beschwerdegegner Fr. 700.– an Verfahrenskosten zu tragen. Die Beschwerdeführerinnen haften solidarisch für den gesamten ihnen auferlegten Betrag.

c) Die unterliegende Partei hat der Gegenpartei die Parteikosten zu ersetzen, sofern nicht deren prozessuales Verhalten oder die besonderen Umstände eine andere Teilung oder

¹²⁰ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

Wettschlagung gebieten oder die Auflage der Parteikosten an das Gemeinwesen als gerechtfertigt erscheint (Art. 108 Abs. 3 VRPG). Die Beschwerdeführerinnen haben bei diesem Verfahrensausgang dem Beschwerdegegner drei Viertel seiner Parteikosten zu ersetzen. Der Beschwerdegegner wird andererseits verpflichtet, den Beschwerdeführerinnen einen Viertel ihrer Parteikosten zu ersetzen.

Die Kostennote des Anwaltes des Beschwerdegegners gibt zu keinen Bemerkungen Anlass. Von den Parteikosten von Fr. 6'494.30 (Honorar Fr. 5'950.–, Auslagen Fr. 80.–, zuzüglich Mehrwertsteuer) haben die Beschwerdeführerinnen dem Beschwerdegegner drei Viertel, ausmachend Fr. 4'870.70, zu ersetzen.

Die Beschwerdeführerinnen machen ein Honorar von Fr. 9'315.– (Honorar Fr. 8'400.–, Auslagen Fr. 249.–, Mehrwertsteuer Fr. 666.–) geltend. Die Parteikosten umfassen den durch die berufsmässige Parteivertretung anfallenden Aufwand (Art. 104 Abs. 1 VRPG). Nach Art. 11 Abs. 1 PKV¹²¹ beträgt das Honorar in verwaltungsrechtlichen Beschwerdeverfahren Fr. 400.– bis Fr. 11'800.– pro Instanz. Innerhalb des Rahmentarifs bemisst sich der Parteikostenersatz nach dem in der Sache gebotenen Zeitaufwand sowie der Bedeutung der Streitsache und der Schwierigkeit des Prozesses (Art. 41 Abs. 3 KAG¹²²). Im vorliegenden Fall ist der gebotene Zeitaufwand als durchschnittlich bis überdurchschnittlich zu werten. Angesichts der Baukosten gemäss Baugesuch von rund Fr. 750'000.-- und den umstrittenen Rechtsfragen sind auch die Bedeutung der Streitsache und die Schwierigkeit des Prozesses als durchschnittlich bzw. überdurchschnittlich einzustufen. Daher erscheint ein Honorar von Fr. 7'050.– als angemessen. Die gesamten Parteikosten betragen damit Fr. 7'861.– (Honorar Fr. 7'050.–, Auslagen Fr. 249.– Mehrwertsteuer Fr. 562.–). Der Beschwerdegegner hat den Beschwerdeführerinnen davon einen Viertel, ausmachend Fr. 1'965.25, zu bezahlen.

¹²¹ Verordnung vom 17. Mai 2006 über die Bemessung des Parteikostenersatzes (Parteikostenverordnung; PKV; BSG 168.811)

¹²² Kantonales Anwaltsgesetz vom 28. März 2006 (KAG; BSG 168.11)

III. Entscheid

1. Die Projektänderung vom 17. September bzw. 14. Dezember 2018 wird bewilligt. Massgebend sind folgende Pläne und Unterlagen:

- revidierter Fassadenplan, 1:100 vom 14. Dezember 2018 «Zusammenfassung der Baueingabe und der Projektänderung» (mit Stempel der BVE vom 17. Dezember 2018)
- revidierter Grundrissplan vom 14. Dezember 2018 «Zusammenfassung der Baueingabe und der Projektänderung» (mit Stempel der BVE vom 17. Dezember 2018)
- Betriebskonzept vom 27. September 2018 (Fassung X01.04)
- Lärmgutachten der L. _____ AG vom 5. Oktober 2018

Je ein revidierter Fassadenplan 1:100 sowie ein revidierter Grundrissplan 1:100, beide vom 14. Dezember 2018 (mit Stempel der BVE vom 17. Dezember 2018) gehen an den Beschwerdegegner und die Gemeinde Saanen.

Ziffer 22.1 des Gesamtentscheids der Gemeinde Saanen vom 20. März 2018 wird wie folgt ergänzt:

22. Auflagen

22.1 Lärm

".....

Die gemäss Lärmgutachten der L. _____ AG vom 5. Oktober 2018 vorgeschlagenen notwendigen baulichen Massnahmen (Ziff. 6.1), die baulichen Massnahmen (Ziff. 6.2) sowie die betrieblichen Massnahmen (Ziff. 6.3) sind umzusetzen.

....."

Im Übrigen wird der Gesamtentscheid der Gemeinde Saanen vom 20. März 2018 bestätigt und die Beschwerde abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

2. Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten betragen Fr. 2'800.–. Davon haben die Beschwerdeführerinnen Fr. 2'100.– und der Beschwerdegegner Fr. 700.– zu

bezahlen. Die Beschwerdeführerinnen haften solidarisch für den gesamten Betrag. Je eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.

3. Die Beschwerdeführerinnen haben dem Beschwerdegegner Parteikosten im Betrag von Fr. 4'870.70 (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) zu ersetzen. Die Beschwerdeführerinnen haften solidarisch für den gesamten Betrag. Der Beschwerdegegner hat den Beschwerdeführerinnen Parteikosten im Betrag von Fr. 1'965.25 (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen.

IV. Eröffnung

- Herrn Fürsprecher Z. _____ und/oder Frau Rechtsanwältin E. _____,
- eingeschrieben
- Herrn Rechtsanwalt G. _____, mit Beilage gemäss Ziffer 1, eingeschrieben
- Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Saanen, Bauverwaltung, mit Beilage gemäss Ziffer 1, eingeschrieben
- Amt für Berner Wirtschaft (beco), Abt. Immissionsschutz, zur Kenntnis
- TBA OIK I, zur Kenntnis

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus

Regierungspräsident

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 drei 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 1:500 vom 22. April 2016