



Bau- und Verkehrsdirektion

Reiterstrasse 11
3013 Bern
Telefon +41 31 633 30 11
info.ra.bvd@be.ch
www.bvd.be.ch/ra

BVD 110/2020/121

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 26. Januar 2021

Das Verwaltungsgericht hat eine gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde abgewiesen (VGE 2021/60 vom 28.10.2022).

in der Beschwerdesache zwischen

Einwohnergemeinde Lauterbrunnen, handelnd durch den Gemeinderat, Gemeindehaus
Adler, 3822 Lauterbrunnen
Beschwerdeführerin

und

Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli, Schloss 1, 3800 Interlaken

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Nydegasse 11/13, 3011 Bern

betreffend die Verfügung des Regierungsstatthalteramtes Interlaken-Oberhasli vom 18. Juni 2020 (bbew 5/2020; Einbau Asphaltbelag auf der Strasse C. _____ -W. _____ auf einer Länge von 450 m)

I. Sachverhalt

1. Die Gemeinde Lauterbrunnen beabsichtigt, die D. _____ strasse («H. _____») auf einem Streckenabschnitt von rund 475 m zu asphaltieren.¹ Die gemeindeeigenen Wegparzellen Lauterbrunnen Grundbuchblatt Nr. E. _____ liegen ausserhalb der Bauzone. Der untere Teil der D. _____ strasse (ca. 245 m) bis zum Gebiet «A. _____» / «B. _____» ist im Inventar der historischen Verkehrswege IVS als Strecke von lokaler Bedeutung aufgeführt (BE F. _____ C. _____ – G. _____, Fussweg). Am 24. Dezember 2019 reichte die Gemeinde das Baugesuch für einen vollflächigen bituminösen Belag sowie ein Ausnahmegesuch nach Art. 24 ff. RPG² ein. In der Beilage zum Baugesuch hielt die Gemeinde fest, mit der Befestigung und Asphaltierung solle die Strasse den veränderten Nutzungsanforderungen gerecht werden. Die Massnahmen würden sich auf die Oberfläche beschränken; Elemente entlang den Strassenrändern blieben unverändert. Die Ausweichstellen würden als Naturbelagsflächen belassen.³

¹ Massangabe gemäss Fachbericht des OIK I, Vorakten pag. 17

² Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

³ Vorakten pag. 3

Das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I (OIK I), beurteilte das Vorhaben in seinem Fachbericht 'Fuss- und Wanderwege und historische Verkehrswege der Schweiz' negativ. Als Kompromiss schlug der OIK I befestigte Fahrspuren vor. Mit Verfügung vom 15. Mai 2020 verweigerte das AGR die Ausnahmegewilligung nach Art. 24c RPG. Mit Gesamtentscheid vom 18. Juni 2020 erteilte das Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli dem Bauvorhaben den Bauabschlag.

2. Dagegen reichte die Gemeinde Lauterbrunnen am 16. Juli 2020 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) ein. Sie beantragt, der Gesamtbauentscheid des Regierungsstatthalteramts Interlaken-Oberhasli vom 18. Juni 2020 und die Verfügung des AGR vom 15. Mai 2020 seien aufzuheben und dem Bauvorhaben sei die Baubewilligung zu erteilen. Eventuell sei das Gesuch zur Neubeurteilung an die Baubewilligungsbehörde zurückzuweisen.

3. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVD leitet⁴, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Das Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli beantragt mit Eingabe vom 24. Juli 2020, die Beschwerde sei abzuweisen. Das AGR schliesst mit Stellungnahme vom 10. August 2020 ebenfalls auf Abweisung der Beschwerde. Der OIK I verweist in seiner Stellungnahme vom 21. August 2020 auf seine Ausführungen im vorinstanzlichen Verfahren.

4. Das Rechtsamt bat die Gemeinde, die Standorte der Fotobeilagen zu nennen und Fragen zur verkehrsmässigen Nutzung der D. _____ strasse zu beantworten. Mit Eingabe vom 8. Oktober 2020 nahm die Gemeinde dazu Stellung.

Die Parteien erhielten Gelegenheit, eine allfällige Stellungnahme einzureichen. Die Gemeinde teilte mit, sie habe ihrer Eingabe nichts beizufügen. Die Vorinstanz und das AGR äusserten sich nicht.

5. Auf die Rechtsschriften wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Der angefochtene Entscheid ist ein Gesamtentscheid im Sinne von Art. 9 Abs. 1 KoG⁵, die Verfügung des AGR eine weitere Verfügung im Sinne von Art. 9 Abs. 2 Bst. b KoG. Beide sind gestützt auf Art. 11 Abs. 1 KoG in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 KoG mit Beschwerde nach Art. 40 Abs. 1 BauG⁶ bei der BVD anfechtbar. Diese ist somit zur Beurteilung der Beschwerde zuständig.

b) Die Gemeinde ist als Baugesuchstellerin zur Beschwerde befugt (Art. 10 KoG i.V.m. Art. 40 Abs. 2 BauG). Sie ist durch den vorinstanzlichen Gesamtentscheid und die Verfügung des AGR beschwert und daher zur Beschwerdeführung legitimiert. Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

⁴ Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (Organisationsverordnung BVD, OrV BVD; BSG 152.221.191)

⁵ Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1)

⁶ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

2. Bauvorhaben und Nutzung der Strasse

a) Die Gemeinde macht insbesondere geltend, der Weg «H._____» sei für die Gemeinde, die I._____ und die Bevölkerung im Sommer und im Winter eine wichtige Verbindungsstrasse. Die «H._____» erschliesse einen der wenigen noch erhaltenen Landwirtschaftsbetriebe, drei Gastgewerbebetriebe, Ferienhäuser sowie Infrastrukturanlagen der I._____ und der Gemeinde. Bereits heute sei der historische Verkehrsweg BE F._____ im Siedlungsraum als Asphaltstrasse ausgebildet. Nur das steilste Wegstück weise keinen bituminösen Belag auf. Bei starken Regenfällen und Gewittern mit Hagel werde die Strasse regelmässig ausgewaschen, sei kaum mehr befahrbar oder begehbar und müsse mit grossem Aufwand wieder in Stand gesetzt werden. Grund dafür sei das steile Gefälle der Strasse (22 bis 27 Prozent). Die Querrinnen zur Ableitung des Wassers genügten bei dieser Steilheit nicht; das Wasser "schiess" über die Querrinnen hinweg oder verstopfe diese. Die Instandsetzung sei mit jährlich steigenden Sanierungskosten verbunden. Die Zuführung von standortfremdem Material (Schotter, Kies) sei ökonomisch und ökologisch fragwürdig. Hinzu komme die Unfallgefahr. Der Oberbau werde bei Bergfahrt aufgerieben, bei der Talfahrt nach vorne gestossen. Bei der gegebenen Steilheit des Weges bestehe auf dem Kies für Fahrzeuge und insbesondere für Fussgänger Rutschgefahr. Für die Verkehrssicherheit müsse der Wegabschnitt den heutigen Ansprüchen der Fahrzeuge und Fussgänger angepasst werden können. Im angefochtenen Entscheid sei der Schutz des historischen Verkehrswegs, der bloss lokale Bedeutung habe, gegenüber den Interessen der Gemeinde zu stark gewichtet worden. Mit dem Einbau des Asphalts ändere sich nur die Art der Fahrbahn, Trockensteinmauern und weitere schützenswerte Randelemente würden nicht beeinträchtigt. Die im IVS als "Substanz" klassierten charakteristischen Randelemente, die Fahrbahnbreite und der Wegverlauf würden nicht verändert. Ein vollflächiger Belag beeinträchtige den Charakter des historischen Verkehrswegs nur unwesentlich. Mit dem Fremdmaterial, das zur Behebung der Schäden zugeführt werden müsse, sei die bestehende Fahrbahn ohnehin nicht mehr historisch. Eine Reduktion der Unterhalts- und Instandhaltungsarbeiten würde sich positiv auf die seitlichen Strukturen und die Fauna auswirken. Der Bauabschlag bedeute eine Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten und der existenziellen Erschliessungswege.

b) Die D._____strasse («H._____») führt vom Dorf C._____ bis zum Gebiet J._____. Vom Dorf bis zum Gebiet K._____ ist der Weg asphaltiert, anschliessend mit feinem Schotter bedeckt. Ab dem D._____ besteht wieder ein Asphaltbelag.⁷ Das Bauvorhaben betrifft den dazwischen liegenden unbefestigten Streckenabschnitt von rund 475 m Länge zwischen dem Gebiet «Am K._____» (im Bereich der Gebäude Nr. X._____ bis Nr. X._____e) und dem Gebiet «L._____» / «M._____» (Gebäude Nr. Z._____, Parzelle Nr. Y._____).⁸ Der untere Teil des betroffenen Wegstücks (ca. 245 m)⁹, bis zum Gebiet «A._____» / «B._____» (Gebäude Nr. xx._____), ist Teil eines historischen Verkehrswegs von lokaler Bedeutung mit Substanz (IVS-Objekt BE F._____ C._____ – G._____). Dieser Teil ist mit einem Gefälle von 24 bis 27 Prozent zugleich der steilste Streckenabschnitt. Im Gebiet «B._____» zweigt der historische Verkehrsweg von der D._____strasse gegen Osten ab und führt als Fuss- und Wanderweg weiter.

Die Fragen des Rechtsamtes zur Nutzung der D._____strasse beantwortete die Gemeinde wie folgt:

⁷ Vgl. Projektplan 1:500

⁸ Vgl. Projektplan 1:500

⁹ Vgl. Stellungnahme der Gemeinde vom 13. März 2020, Vorakten pag. 33

«Drei Gastgewerbebetrieben dient die H. _____ für die Anlieferung von Waren und Betriebsmitteln und dem Personal als Arbeitsweg. Sie sind auf die Befahrbarkeit der Strasse angewiesen. Um Unterhaltsarbeiten an den Anlagen (Bergstation N. _____ Skilifte O. _____ und P. _____, Bergstation Q. _____ und R. _____) und im Winter an den Beschneiungsanlagen auszuführen, wird die Strasse von der I. _____ an mehreren Tagen in der Woche benützt. Die H. _____ dient im unteren Teil der geplanten Arbeiten einem der wenigen noch bestehenden landwirtschaftlichen Ganzjahresbetrieben als Zufahrt.»

«Die H. _____ ist die einzige Strassenverbindung in die Gebiete P. _____-D. _____ und J. _____. Diese Flächen werden im Sommer landwirtschaftlich genutzt, das heisst, vom Frühjahr bis Herbst wird die Strasse mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen mehrmals täglich befahren. Da im Einzugsgebiet viele Wanderwege bestehen, ist die Wegmeisterequipe [der Gemeinde] sehr oft in diesem Gebiet mit Unterhaltsarbeiten beschäftigt und braucht die H. _____ als Zufahrtsweg.»

«Die Strasse dient im Sommer sowie im Winter als Erschliessung in das bereits erwähnte Gebiet. Saisonale Schwankungen sind in einem geringen Ausmass möglich. Im Winter werden naturgemäss weniger landwirtschaftliche Fahrten getätigt. Am meisten befahren wird die Strasse von Landwirten (mehrmals täglich), dann folgt das Gastgewerbe (mehrmals wöchentlich). Von Ferienhausbesitzern wird die Strasse vorwiegend nur im unteren auszubauenden Teil benutzt. Und dies nur während der Anreise mit Gepäck und Taxi. Es gilt zu bedenken, dass in C. _____ kein Ferienhausbesitzer über eine Ausnahmefahrbewilligung verfügt.»

Zur Nutzungsintensität der Strasse erstellte die Gemeinde folgende Tabelle:

Anteile an motorisiertem Verkehr	%	Fahrten total	Sommer	Winter
- Feriengäste	2.3	60	30	30
- Gast- und übriges Gewerbe	11.6	300	180	120
- Landwirtschaftsbetriebe	67.5	1739	1404	335
- Tourismus (I. _____)	13.6	350	300	50
- Gemeinde	5.0	130	100	30
Total	100	2579	2014	565

3. Zonenkonformität

Ausserhalb der Bauzone hat eine Strasse wie im vorliegenden Fall oft unterschiedliche Verwendungszwecke, indem sie einerseits der zonenkonformen Erschliessung von landwirtschaftlichen Grundstücken dient, andererseits aber auch zonenfremde Gebäude erschliesst. In solchen Fällen ist für die Beurteilung der Zonenkonformität darauf abzustellen, welche Nutzung überwiegt.¹⁰ Gemäss den obgenannten Angaben der Gemeinde erschliesst die D. _____ strasse einen landwirtschaftlichen Betrieb, drei Gastgewerbebetriebe und übriges Gewerbe, Ferienwohnungen, sowie Anlagen der I. _____. Zudem dient sie der Gemeinde als Zufahrt zum Wasserreservoir S. _____¹¹ und für Unterhaltsarbeiten an den zahlreichen Wanderwegen. Die D. _____ strasse erschliesst demnach überwiegend Bauten und Anlagen, die in der Landwirtschaftszone nicht zonenkonform sind (vgl. Art. 16a RPG). Nach der Schätzung der Gemeinde stehen zwar momentan rund zwei Drittel der Fahrten in Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung. Der geplante Belagseinbau ist jedoch nicht landwirtschaftlich begründet: Es ist weder erkennbar noch wird geltend gemacht, dass der

¹⁰ BVR 2006 S. 224 E. 7.3

¹¹ Vgl. Schreiben der Gemeinde zur Voranfrage, Akten Voranfrage pag. 28 f.

Belagseinbau für die in Frage stehende Bewirtschaftung nötig ist, was Voraussetzung für eine Bewilligung nach Art. 16a RPG ist (vgl. Art. 34 Abs. 4 Bst. a RPV¹²). Die Asphaltierung bezweckt vielmehr eine Reduktion des Unterhaltsaufwandes für die Gemeinde. Unter den Beteiligten ist denn auch unbestritten, dass das Vorhaben gemäss Art. 16a RPG nicht zonenkonform ist und einer Ausnahmegewilligung nach Art. 24 ff. RPG¹³ bedarf. Näher zu prüfen sind einzig die Ausnahmetatbestände von Art. 24 RPG und Art. 24c RPG; die übrigen Ausnahmetatbestände von Art. 24 ff. RPG finden auf das umstrittene Bauvorhaben keine Anwendung. Die Anforderungen für eine ausnahmsweise Bewilligung von Deckbelägen auf bestehenden Naturstrassen sind hoch. Einem Belagseinbau sollten deshalb stets sorgfältige Abklärungen der Notwendigkeit und eine umfassende Interessenabwägung vorausgehen.¹⁴

4. Ausnahme nach Art. 24 RPG

a) Eine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG setzt voraus, dass der Zweck der Bauten und Anlagen einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordert (Standortgebundenheit, Art. 24 Bst. a RPG) und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 24 Bst. b RPG). Eine Standortgebundenheit kann grundsätzlich nicht aus einer zonenwidrigen Nutzung abgeleitet werden.¹⁵ Die Rechtsprechung und Lehre anerkennen unter strengen Voraussetzungen auch eine abgeleitete Standortgebundenheit. Von einer solchen wird gesprochen, wenn eine Zusatzanlage erstellt werden soll, die mit der bestehenden, standortgebundenen Anlage betrieblich eng verknüpft ist. Voraussetzung ist, dass für die Zusatzanlage ein besonderes, aus dem Hauptbetrieb hergeleitetes betriebswirtschaftliches oder technisches Bedürfnis besteht, diese Bauten am vorgesehenen Ort und in der geplanten Dimension zu erstellen. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, kann die Zusatzanlage an der Standortgebundenheit der Hauptanlage teilhaben. Wie bei der Beurteilung der Zonenkonformität sind auch hier nur objektive Gründe, nicht aber subjektive Gründe von Bedeutung. Der Nachweis dieser objektiven sachlichen Gründe beinhaltet schliesslich auch eine Darlegung der Aktualität und Dimension des Bedürfnisses, denn das grundsätzliche Bauverbot ausserhalb der Bauzone verbietet die Bereitstellung von Bauten und Anlagen auf Vorrat und über die tatsächlich standortgebundenen Bedürfnisse hinaus.¹⁶ Die Bewilligung von Bauten und Anlagen aufgrund einer abgeleiteten Standortgebundenheit ist allerdings nicht unproblematisch, gestattet sie doch, aufgrund betrieblicher oder technischer Notwendigkeiten zusätzliche Bauten zu errichten, die für sich allein betrachtet nicht standortgebunden wären. Aus diesem Grund ist bei der Bejahung der entsprechenden Voraussetzungen Zurückhaltung zu üben.¹⁷

b) Es ist daher zu prüfen, ob die geplante Asphaltierung der D. _____ strasse allenfalls als abgeleitet standortgebunden bewilligt werden könnte. Vorliegend ist anzunehmen, dass es sich bei den Anlagen der I. _____ und dem Wasserreservoir S. _____ um standortgebundene Bauten und Anlagen handelt.

Gemäss der Schätzung der Gemeinde stehen 13.6 Prozent der Fahrten in Zusammenhang mit technischen Arbeiten an der Infrastruktur der I. _____. Im Sommerhalbjahr macht dies schätzungsweise rund 300 Fahrten aus, im Winterhalbjahr 50. Weitere 130 Fahrten pro Jahr sind

¹² Raumplanungsverordnung des Bundesrats vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1)

¹³ Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

¹⁴ Inforum VLP-ASPAN Nr. 5/10, S. 5

¹⁵ VGE 2018/154 vom 18. Juli 2019 E. 3.1; BGer 1C_257/2012 vom 6.9.2012 E. 3.1, 1A.256/2004 vom 31.8.2005, in BVR 2006 S. 224 E. 5; Rudolf Muggli, Praxiskommentar RPG, 2017, Art. 24 N. 16

¹⁶ Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen, a.a.O., Art. 24 N. 12

¹⁷ Rudolf Muggli, in Kommentar RPG, 2009, Art. 24 N. 13; Waldmann/Hänni, Handkommentar RPG, 2006, Art. 24 N. 12; Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen, Praxiskommentar RPG: Bauen ausserhalb der Bauzone, 2017, Art. 24 N. 16

der Gemeinde zuzurechnen. Insgesamt sind es somit rund 480 Fahrten pro Jahr, was durchschnittlich nur rund 1.3 Fahrten pro Tag ergibt. Mit dieser insgesamt doch geringen Nutzungsintensität ist nicht von einem objektiv grossen betrieblichen Bedürfnis auszugehen. Zudem wird weder geltend gemacht noch ist ersichtlich, dass die bestehende Kiesstrasse den Anforderungen für diese Fahrten nicht genügen würde. In diesem Zusammenhang stellt sich ausserdem die Frage, ob nicht weniger einschneidende bauliche Massnahmen wie Fahrspuren genügen würden, um die Befahrbarkeit und den Komfort zu verbessern. Die geplante Asphaltierung ist für die standortgebundenen Nutzungen objektiv nicht erforderlich. Der geplante Asphaltbelag kann nicht gestützt auf Art. 24 RPG bewilligt werden.

5. Ausnahme nach Art. 24c RPG

a) Nach Art. 24c RPG werden bestimmungsgemäss nutzbare Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen, die vor dem 1. Juli 1972 rechtmässig erstellt wurden, in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt. Sie dürfen erneuert, teilweise geändert, massvoll erweitert oder wiederaufgebaut werden (Art. 24c Abs. 1 und 2 RPG, Art. 42 Abs. 1 RPV¹⁸). Die gemäss Art. 24c Abs. 2 RPG zulässigen Änderungen und Erweiterungen wurden vom Bundesrat in Art. 42 RPV konkretisiert. Eine Änderung gilt als teilweise und eine Erweiterung als massvoll, wenn die Identität der Baute oder Anlage einschliesslich ihrer Umgebung in den wesentlichen Zügen gewahrt bleibt (Abs. 1). Veränderungen am äusseren Erscheinungsbild sind unter anderem dann zulässig, wenn sie darauf ausgerichtet sind, die Einpassung in die Landschaft zu verbessern (Art. 24c Abs. 4 RPG). In jedem Fall bleibt die Vereinbarkeit mit den wichtigen Anliegen der Raumplanung vorbehalten (Art. 24c Abs. 5 RPG). Dem Vorhaben dürfen keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 43a Abs. e RPV).

Massgeblicher Vergleichszustand für die Beurteilung der Identität ist der Zustand, in dem sich die Baute oder Anlage im Zeitpunkt der Zuweisung zum Nichtbaugebiet befand (Art. 42 Abs. 2 RPV). Diese Zuweisung erfolgte in aller Regel mit dem Inkrafttreten des ersten Gewässerschutzgesetzes¹⁹ am 1. Juli 1972. Ob eine Erweiterung oder Änderung massvoll ist und die Identität gewahrt bleibt, ist gemäss Art. 42 Abs. 3 RPV unter Würdigung der gesamten Umstände zu beurteilen. Dabei ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts darauf abzustellen, ob die Änderung bei einer Gesamtbetrachtung von untergeordneter Natur ist. Als wesentliche Umstände sind insbesondere Umfang, äussere Erscheinung, Zweck, Nutzungsart und Nutzungsintensität sowie ihre Emissionen zu berücksichtigen.²⁰ Gefordert ist nicht völlige Gleichheit von Alt und Neu, sondern eine Identität in den «wesentlichen Zügen». Fehlt es an der Identität, liegt eine vollständige Änderung vor und eine Ausnahmegewilligung nach Art. 24c RPG fällt ausser Betracht.²¹

b) Aus der Besitzstandsgarantie von Art. 24c RPG kann kein Anspruch auf eine zeitgemässe oder optimale Erschliessung der Gebäude ausserhalb der Bauzone abgeleitet werden.²² In Bezug auf Strassen und Wege wurden in der Rechtsprechung nicht als teilweise Änderungen betrachtet:

- Der Ausbau eines 2.9 m breiten, bisher ausschliesslich landwirtschaftlichem Verkehr dienenden Strässchens zu einer 4.4 m breiten, der Erschliessung einer Bauzone dienenden Strasse;²³

¹⁸ Raumplanungsverordnung des Bundesrats vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1)

¹⁹ Bundesgesetz vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG; SR 814.20)

²⁰ BGer 1C_350/2014 vom 13. Oktober 2015 E. 4; BGE 132 II 21 E. 7.1.2

²¹ Rudolf Muggli in Praxiskommentar RPG, Art. 24c N. 27 f.; BGer 1C_312/2016 vom 3.4.2017, in ZBI 2018 S. 314 E. 3.1

²² VGE 2018/154 vom 18. Juli 2019, E. 3.2

²³ BGE 118 Ib 497 E. 3b

- die Teerung, Verbreiterung, Koffierung sowie Trasse- und Zweckänderung eines bestehenden Güterwegs;²⁴
- der Ausbau eines nur für geländegängige Fahrzeuge befahrbaren Wegs zu einem gekofferten, fahrbaren Weg;²⁵
- die Befestigung und massvolle Verbreiterung einer bestehenden asphaltierten Erschliessungsstrasse sowie die Ergänzung mit einem Trottoir;²⁶
- die Trasseänderung und Befahrbarmachung eines bisher nur mit landwirtschaftlichen Maschinen befahrbaren Karrwegs;²⁷
- das vollflächige Asphaltieren einer Zufahrtsstrasse auf einer Länge von 325 m zur besseren ganzjährigen Befahrbarkeit.²⁸

Im Übrigen gelten selbst bei zonenkonformen, landwirtschaftlichen Strassen strenge Voraussetzungen; bei diesen wird vorausgesetzt, dass eine vollflächige oder teilweise Befestigung für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung erforderlich ist (vgl. Art. 16a RPG, Art. 34 Abs. 4 RPV). So wurde die nachträgliche Bewilligung eines asphaltierten Maschinenweges mit der Begründung verweigert, dass eine vollflächige bituminöse Befestigung nicht erforderlich sei; an den steilsten Stellen oder in Kurven würde eine allfällige Teilbefestigung oder ein Spurweg genügen.²⁹

c) Für die Beurteilung der Wesensgleichheit kann bereits an dieser Stelle die Beschreibung des OIK I zum historischen Verkehrsweg herangezogen werden:³⁰

«Der IVS-Abschnitt bis A. _____ weist mit seiner relativ steilen Anlage und dem Gelände angepassten geschwungenen Verlauf sowie seinen Substanzelementen einen weitgehend traditionellen Charakter auf. Zur Substanz im IVS-Sinn gehören u.a. die Oberfläche mit Naturbelag, wegbegrenzende Böschungen, Mauerwerke, Metallgeländer und Zäune sowie der Wegdimension angepasste Querabschlüsse. Mit einem vollflächigen Belag werden viele dieser wesentlichen Substanzelemente stark beeinträchtigt oder zerstört. Daher können wir einem vollflächigen Belag auf dem IVS-Abschnitt nicht zustimmen. Der Charakter des Weges würde nicht geschont, sondern allzu sehr geschmälert.»

d) Der Belag ist für die Erscheinung einer Strasse ein prägendes Merkmal. Es ist nicht bekannt, in welchem Zustand sich die D. _____ strasse am massgebenden Stichtag (1. Juli 1972) befand. Nach der allgemeinen Erfahrung erscheint es eher als unwahrscheinlich, dass diese Naturstrasse vor fast 50 Jahren schon wie heute ausgebaut und mit feinem Kiesbelag bedeckt war. Insofern dürfte bereits der heutige Zustand mit dem regelmässig eingebrachten Fremdmaterial eine Veränderung gegenüber dem Referenzzustand darstellen. Auch wenn die Breite und der Verlauf der Strasse nicht geändert würden, ändert sich das Erscheinungsbild der Strasse mit einer vollflächigen Asphaltierung auf einer Länge von rund 475 m erheblich. Diese Änderung ist nicht darauf ausgerichtet, die Einpassung in die Landschaft zu verbessern (vgl. Art. 24c Abs. 4 RPG). Wie die eingereichten Fotos zeigen, ist die Naturstrasse im Gelände gut eingebettet und fügt sich zusammen mit den angrenzenden Wegelementen (Steinmüerchen, Zäune aus grob behauenen Holz) harmonisch in die Berglandschaft ein. Ein vollflächiger bituminöser Belag würde auffallen und sich nachteilig auf die schöne Umgebung auswirken. Auch die Anklänge an den historischen Weg gingen damit weitgehend verloren. Das Vorhaben wirkt

²⁴ BGer 1A.26/1989 vom 1. November 1989, E. 3a

²⁵ BGer 1A.63/1998 vom 3. September 1998, E. 4b und c

²⁶ BGer 1A.233/1998 vom 17.5.1999, E. 3c

²⁷ BGer 1A.88/1999 vom 8. November 1999, E. 2b, vgl. zum Ganzen: BVR 2006 S. 224, 233

²⁸ VGE 2018/154 vom 18. Juli 2019, E. 4

²⁹ BDE vom 24. Mai 2018 (BVD 110/2018/21) E. 4, soweit angefochten bestätigt durch VGE 2018/189 vom 2. Oktober 2019 und BGer 1C_578/2019 vom 25. Mai 2020

³⁰ Vorakten Bauvoranfrage, pag. 17

optisch als neubauähnlich. In der Regel ist denn auch von einem Neubau auszugehen, wenn ein bestehender Weg asphaltiert wird.³¹

e) Zur Frage der Identität gehört auch die Nutzung und Zwecktauglichkeit von Erschliessungs- und Infrastrukturanlagen. Eine Strasse muss ihren Zweck erfüllen können, d.h. befahrbar und verkehrssicher sein. Bei steilen Strassen ist oftmals eine Befestigung geboten. Dies bedeutet aber nicht zwingend, dass es sich um eine ganzflächige bituminöse Befestigung auf der gesamten Strecke handeln muss. Nach der Rechtsprechung erscheint eine Befestigung in den steilsten Bereichen und Kurven im Licht der raumplanungsrechtlichen Vorgaben von Art. 24c RPG nicht zum Vornherein unzulässig, solange die Identität der Zufahrtsstrasse in ihren wesentlichen Zügen gewahrt bleibt.³²

Die D._____strasse ist im Bereich des Bauvorhabens sehr steil; im unteren Teil beträgt die Längsneigung bis zu 27 Prozent. Nach Aussagen der Gemeinde besteht für Fussgänger und Fahrzeuglenkende eine Unfallgefahr, weil der Kies durch die Fahrzeuge aufgerieben wird und locker auf der Strasse aufliegt. Der OIK I schlug im vorliegenden Fall als Alternative einen Spurweg, d.h. Fahrspuren aus Beton oder Asphalt vor. Die Gemeinde macht geltend, wegen den immer breiteren landwirtschaftlichen Fahrzeugen und den Quads müssten die Fahrspuren mindestens 70 cm breit sein. Angesichts der Strassenbreite von ca. 250 cm, verblieben am Rand nur Streifen von ca. 25 cm und in der Mitte ein Streifen von ca. 60 cm. Die schmalen, nicht befestigten Streifen würden bei Regen umso stärker ausgeschwemmt. Der OIK I hält dem entgegen, dass es in der Schweiz viele Beispiele von Wegen gebe, auch von steilen, auf denen Fahrspuren beispielsweise aus Beton eingebaut worden seien. Es entspreche dem Stand der Technik, dass Massnahmen zur Verhinderung der Auswaschung des Mittelbereichs getroffen werden müssten. Die BVD sieht keinen Anlass, von der Beurteilung der Fachbehörde abzuweichen, welche die Gegebenheiten kennt. Mit entsprechend ausgebildeten Fahrspuren kann die Befahrbarkeit der Strasse verbessert und die Unfallgefahr reduziert werden. Fahrspuren aus Beton wirken in der Regel unauffällig und ordnen sich wesentlich besser in die Landschaft ein als ein vollflächiger Asphaltbelag. Mit der geplanten Asphaltierung der Strasse auf einer Strecke von rund 475 m ist die Identität auch unter dem Aspekt der Nutzung und Zwecktauglichkeit nicht gewahrt.

f) Zusammenfassend stellt das Vorhaben keine massvolle Änderung im Sinne von Art. 24c RPG dar. Die Wesensgleichheit ist nicht mehr gewahrt. Wie vorne gezeigt, sind auch die Voraussetzungen für eine abgeleitete Standortgebundenheit nach Art. 24 RPG nicht gegeben. Selbst wenn diese Tatbestände anders beurteilt würden, vermag das Vorhaben der Interessenabwägung nach Art. 24 Bst. b RPG bzw. Art. 24c Abs. 5 RPG i.V.m. Art. 3 RPV nicht standzuhalten, wie nachfolgend zu zeigen ist.

6. Unterhaltsaufwand

a) Die Gemeinde macht geltend, eine vollflächige Asphaltierung sei am wirtschaftlichsten. Fahrspuren würden den Unterhaltsaufwand nicht reduzieren. Als Beleg reichte sie den "technischen Kurzbericht" der T._____ AG ein.³³ Die T._____ AG beurteilte folgende Varianten hinsichtlich des Aufwandes für die Erstellung und den Unterhalt:

- A. "Nullvariante" (weiterhin nur Unterhalt)
- B. befestigte Fahrspuren

³¹ Waldmann/Hänni, Handkommentar RPG, 2006, Art. 24 N. 16

³² VGE 2018/154 vom 18. Juli 2019, E. 8.2; BGer 1C_350/2014 vom 13. Oktober 2015 E. 4

³³ Beilage zur Beschwerde der Gemeinde

- C. befestigte Fahrbahn ohne Ausweichplätze
- D. befestigte Fahrbahn inklusive Ausweichplätze

Die T._____ AG hielt fest, bautechnisch liessen sich alle untersuchten Varianten realisieren. Bei den Erstellungskosten gebe es keine massgebende Differenz zwischen den Varianten (mit Ausnahme der Variante A). Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Oberflächenbefestigungen ergäben sich aus deren Lebensdauer und der Unterhaltsintensität. Bei der Variante A ("Nullvariante") sei teilweise mehrmals jährlich Unterhalt mit Baumaschinen notwendig, in der Regel im Frühjahr und nach Starkregen. Diese Variante sei sehr unterhaltsintensiv. Bei befestigten Fahrspuren aus Beton (Variante B) hänge der notwendige Unterhalt stark von den Niederschlagsereignissen und der Qualität sowie dem Unterhalt des Entwässerungssystems ab. Auch die Art und Weise des Aufbaus des Mittelstreifens und der Randbereiche habe Einfluss auf die Unterhaltsintensität. Die Entwässerungsanlage und die Siebkurve der Naturbeläge müsse in Abhängigkeit des Strassengefälles so dimensioniert werden, dass die Schleppspannung des Meteorwassers die Kiesschichten nicht aufzureissen vermöge. Die Variante B würde den Unterhaltsaufwand nur ungenügend verringern. Bei der Variante C (befestigte Fahrbahn ohne befestigte Ausweichplätze) sei von sehr wenig Unterhalt auszugehen. Die Asphaltsschichten wiesen eine hohe Lebensdauer auf und die Entwässerung werde in ihrer Funktionalität kaum durch Kies und Sand beeinträchtigt. Nach den Initialarbeiten seien während Jahrzehnten kaum bauliche Interventionen für Unterhalt und Instandsetzung notwendig. Dies wirke sich auch positiv auf die seitlichen Strukturen und die Fauna aus.

b) Es mag zutreffen, dass eine vollflächige Asphaltierung während einigen Jahren den geringsten baulichen Unterhalt erfordern würde. Zu berücksichtigen sind aber auch Reinigungsarbeiten. Gemäss Bericht Naturgefahren besteht unter anderem eine mittlere bis geringe Gefährdung durch Hangmuren und eine geringe Gefährdung durch Überschwemmung.³⁴ Bei Unwettern oder Gewittern könnte weiterhin Regenwasser, das vom Boden nicht mehr aufgenommen werden kann, über die asphaltierte Strasse abfliessen und diese mit dem gelösten Erdmaterial verschmutzen. Auch die landwirtschaftlichen Fahrzeuge können Verschmutzungen verursachen. Bei betonierten Fahrspuren hängt der Unterhaltsaufwand davon ab, ob die nach dem Stand der Technik erforderlichen Massnahmen umgesetzt werden. Die Beurteilung der T._____ AG, dass die Variante B den Unterhaltsaufwand nur ungenügend verringern würde, erscheint deshalb nicht schlüssig. Fahrspuren haben sich bereits an etlichen Orten bewährt. Inwiefern die seitlichen Strukturen durch Unterhaltsarbeiten oder (im Falle einer Asphaltierung) durch Reinigungsarbeiten tangiert werden, hängt möglicherweise auch von der Art der Ausführung ab.

c) Die D._____strasse erschliesst etliche Gebäude, darunter drei Gastgewerbebetriebe, einen Landwirtschaftsbetrieb mit ganzjähriger Nutzung, er ist als Zufahrt für die I._____ und die Gemeinde zu Infrastrukturanlagen (Wasserreservoir S._____) nötig. Die Erschliessung der Ferienhäuser ist nach Angaben der Gemeinde von untergeordneter Bedeutung, weil die Ferienhausbesitzer im autofreien C._____ nicht über eine Ausnahmefahrbewilligung verfügen. Nach Schätzung der Gemeinde erfolgen total 2579 Fahrten pro Jahr, wobei die Mehrzahl der Fahrten im Sommerhalbjahr anfällt (total 2014). Pro Tag ergibt dies durchschnittlich rund 7 Fahrten. Insgesamt handelt es sich nicht um eine vielbefahrene Strasse, auch wenn sich die Fahrten zu gewissen Zeiten häufen. Diese tiefe Nutzungsintensität würde einerseits dafür sprechen, der Variante den Vorzug zu geben, die den geringsten Unterhaltsaufwand erzeugt. Andererseits gilt es zu berücksichtigen, dass die Höhe von Unterhaltskosten im Raumplanungsrecht kein entscheidendes Kriterium ist.

³⁴ Amt für Wald des Kantons Bern, Voranfrage Naturgefahren, Vorakten Voranfrage pag. 21

7. Historischer Verkehrsweg

a) Der untere Streckenabschnitt, der asphaltiert werden soll, ist im Inventar der historischen Verkehrswege IVS als Strecke von lokaler Bedeutung aufgeführt (BE F. _____ C. _____ – G. _____, Fussweg). Hingegen ist die D. _____ strasse auf dem hier betroffenen Abschnitt nicht Teil einer Wanderroute. Der Wanderweg quert die «H. _____» lediglich auf der Höhe «B. _____». Das FWG³⁵ gelangt deshalb nicht zur Anwendung.

b) Gesetzliche Grundlage für den Schutz der historischen Verkehrswege auf Bundesebene ist das NHG³⁶. Das Gesetz bezweckt unter anderem, «das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, die geschichtlichen Stätten sowie die Natur- und Kulturdenkmäler des Landes zu schonen, zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu fördern» (Art. 1 Bst. a NHG). Anders als die Objekte von nationaler Bedeutung unterstehen Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung nicht dem erhöhten Schutz von Art. 6 NHG (vgl. Art. 1 und 11 VIVS³⁷). Da das vorliegende Bauvorhaben jedoch eine Ausnahme nach Art. 24 ff. RPG für das Bauen ausserhalb der Bauzone erfordert, handelt es sich um die Erfüllung einer Bundesaufgabe im Sinn von Art. 2 NHG. Deshalb kommt Art. 3 NHG zur Anwendung, wonach der Bund und die Kantone dafür sorgen, dass solche Objekte geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben. Als historischer Verkehrsweg im Sinne des IVS gelten Wege, Strassen und Wasserwege aus früheren Epochen, deren Substanz mindestens abschnittsweise erhalten ist und die durch historische Dokumente belegt sind (Art. 2 Abs. 1 Bst. a VIVS³⁸). Sie gelten als Kulturdenkmäler und haben insofern einen Bezug zum Denkmalschutz. Zum anderen prägen historische Verkehrswege oft in erheblichem Ausmass die Struktur der Landschaft, durch die sie führen. Sie betreffen daher auch den Landschaftsschutz.³⁹ Nebst der Grundeinstufung einer Strecke nach der historischen Kommunikationsbedeutung ist die Substanz bzw. traditionelle Substanz bei der Beurteilung der Bedeutung eines historischen Verkehrswegs ein zentrales Kriterium. Sekundäre Kriterien sind die Einbettung des Wegs in die Landschaft, die Seltenheit des Wegtyps, der typische Charakter eines Wegs und die Ausstattung mit sogenannten Wegbegleitern.⁴⁰

Auf kantonaler Ebene zählen die historischen Verkehrswege zum besonderen Landschaftsschutz (Art. 9a BauG i.V.m. Art. 13c Abs. 1 und Abs. 2 Bst. d BauV⁴¹). Sie tragen zum kulturgeschichtlichen Wert von Landschaften im Sinne von Art. 9a Abs. 1 Bst. b BauG bei und gelten als geschichtliche Stätten (Art. 9a Abs. 1 Bst. e BauG). Art. 9a BauG bestimmt, dass auf Objekte des besonderen Landschaftsschutzes in besonderem Masse Rücksicht zu nehmen ist. Kommunal bestimmt Art. 43 GBR⁴², dass die in den Zonenplänen Landschaft bezeichneten Objekte des Inventars historischer Verkehrsweg der Schweiz (IVS) in ihrem Verlauf und ihrer traditionellen Substanz geschützt sind. Massgebend ist die Dokumentation zum IVS. Gemäss den Erläuterungen zum Vollzug des IVS im Kanton Bern lautet das Erhaltungsziel von historischen Wegen mit lokaler Bedeutung und mit Substanz: «Wegabschnitte mit ihren wesentlichen Substanzelementen möglichst weitgehend schonen.»⁴³

³⁵ Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704)

³⁶ Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451)

³⁷ Verordnung des Bundesrats vom 14. April 2010 über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS; SR 451.13)

³⁸ Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS; SR 451.13)

³⁹ Bundesamt für Strassen ASTRA, Erläuternder Bericht zur Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS), überarbeitete Auflage, Juni 2018, S. 9

⁴⁰ Tiefbauamt des Kantons Bern, Historische Verkehrswege im Kanton Bern, Erläuterungen zum Vollzug, Juni 2016, S. 5 und 15

⁴¹ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

⁴² Gemeinde Lauterbrunnen, Baureglement vom 19. August 2019, vom AGR genehmigt am 15. März 2019

⁴³ TBA, Erläuterungen zum Vollzug, a.a.O., S. 6

c) Laut Beschreibung im IVS handelt es sich bei der «H._____» um eine Fusswegverbindung von C._____ zur U._____ und V._____. Ab C._____ bis zum «Punkt 1750» ist der Weg 2.5 m breit. Im Siedlungsbereich von C._____ ist der Weg asphaltiert, anschliessend mit feinem Schotter bedeckt. Als Wegbegrenzungen sind beim Punkt 1750 einzelne kurze Trockenstützmauern verzeichnet.⁴⁴ Der historische Verkehrsweg BE F._____ hat zwei Streckenabschnitte, mit unterschiedlichem Substanzgrad. Der asphaltierte Teil im Dorf weist nur noch den historischen Verlauf auf, während der nachfolgende Teil den historischen Verlauf mit Substanz aufweist.⁴⁵

Der OIK I hielt fest, dass der IVS-Abschnitt bis A._____ mit seiner relativ steilen Anlage und dem Gelände angepassten geschwungenen Verlauf sowie seinen Substanzelementen einen weitgehend traditionellen Charakter aufweise. Zur Substanz gehörten u.a. die Oberfläche mit Naturbelag, wegbegrenzende Böschungen, Mauerwerke, Metallgeländer und Zäune sowie die der Wegdimension angepasste Querabschläge.

d) Die Wegoberfläche gehört zu den prägenden Merkmalen historischer Verkehrswege.⁴⁶ Auch wenn das Bodenmaterial der D._____strasse nicht mehr historisch ist, weil die Verschleisschicht periodisch mit ortsfremdem Material erneuert wird, gilt Kies grundsätzlich als traditionelles Baumaterial und stellt insofern Substanz im Sinne des IVS dar (vgl. Art. 2 Abs. 1 Bst. c Ziff. 4 VIVS). Die Wegoberfläche weist im hier betroffenen Bereich daher immer noch einen traditionellen Charakter auf. Eine vollflächige Asphaltierung gehört hingegen nicht zum traditionellen Bestand, so dass die Beschreibung des IVS-Objekt BE F._____ im Falle einer weiteren Asphaltierung angepasst werden müsste.⁴⁷ Der historische Verkehrsweg würde mit dem vollflächigen Asphaltbelag sein traditionelles Erscheinungsbild verlieren, was sich gleichzeitig nachteilig auf das Landschaftsbild auswirken würde. Obwohl die Wegelemente, der Wegverlauf und dessen Breite nicht verändert würden, kann bei der geplanten Asphaltierung nicht von einer Schonung des Inventarobjekts gesprochen werden. Dass in der Gemeinde noch weitere, teils als schutzwürdiger eingestufte historische Verkehrswege bestehen, spielt es keine Rolle.

8. Interessenabwägung und Ergebnis

a) Eine vollflächige Asphaltierung hätte gegenüber dem heutigen Naturbelag wesentliche Vorteile hinsichtlich der ganzjährigen Befahrbarkeit und des Unterhaltsaufwandes, sowohl in Bezug auf den Arbeitsaufwand als auch auf die Kosten. Die Gefahr von Auswaschungen bei Starkregen oder Gewittern, die umso grösser ist, je steiler die Strasse ist, bestünde nicht mehr oder jedenfalls nicht mehr im gleichen Ausmass. Die Staubbildung im Sommer würde reduziert, die Unfallgefahr für Fussgänger vermindert.

Mit einer vollflächigen Asphaltierung wäre der Eingriff in das Erscheinungsbild und den historischen Charakter der Strasse jedoch gross. Die vollflächig asphaltierte Strasse hätte eine nachteilige Wirkung auf die typische Berglandschaft. Der Charakter des historischen Verkehrsweges würde auf einem weiteren Streckenabschnitt stark beeinträchtigt. Der Umstand, dass es sich nur um ein Zwischenstück einer sonst asphaltierten Strasse handelt, fällt nicht ins Gewicht, denn das Bauvorhaben betrifft immerhin eine Strecke von rund 475 m. Die bessere Befahrbarkeit und die Reduktion der Unfallgefahr vermögen einen solchen Eingriff nicht zu begründen, zumal sich mit befestigten Fahrspuren (wo solche erforderlich sind) diesbezüglich eine

⁴⁴ Beschrieb in der IVS-Dokumentation

⁴⁵ <http://ivs-gis.admin.ch>

⁴⁶ TBA, Erläuterungen zum Vollzug, a.a.O., S. 16

⁴⁷ ASTRA, Erläuternder Bericht, a.a.O., S. 23

Verbesserung erzielen liesse. Nicht ausschlaggebend ist, dass Fahrspuren gegenüber einem vollflächigen Asphaltbelag einen höheren Unterhaltsaufwand verursachen. Dieser Aufwand dürfte gegenüber dem heutigen Zustand immer noch etwas tiefer liegen, sofern die Fahrspuren mit den nach dem Stand der Technik erforderlichen Massnahmen erstellt werden. Die finanziellen Interessen der Gemeinde vermögen die raumplanerischen Interessen und das Gebot der Schonung des historischen Verkehrswegs nicht zu überwiegen. Das AGR hat die Ausnahmegewilligung nach Art. 24c RPG zu Recht verweigert.

b) Die Behörden stellen den Sachverhalt von Amtes wegen fest; sie sind nicht an die Beweisanträge der Parteien gebunden (Art. 18 VRPG⁴⁸). Die Beschwerdesache konnte anhand der Akten beurteilt werden. Ein Augenschein war nicht erforderlich. Der entsprechende Beweisantrag wird abgewiesen.⁴⁹

9. Kosten

a) Die Verfahrenskosten werden bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 1'500.– (Art. 103 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 19 Abs. 1 GebV⁵⁰). Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegt die Beschwerdeführerin. Die geplante Strassensanierung ist ein Strassenbauvorhaben im Sinn von Art. 43 SG⁵¹. Die Gemeinde nimmt damit eine öffentliche Aufgabe wahr.⁵² Sie ist daher nicht in ihren Vermögensinteressen betroffen (vgl. Art. 108 Abs. 2 VRPG). Die Verfahrenskosten trägt demnach der Kanton.

b) Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 104 Abs. 1 und 3 VRPG).

III. Entscheid

1. Die Beschwerde wird abgewiesen. Der Gesamtentscheid des Regierungsstatthalteramtes Interlaken-Oberhasli vom 18. Juni 2020 und die Verfügung des Amts für Gemeinden und Raumordnung vom 15. Mai 2020 werden bestätigt.
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

⁴⁸ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

⁴⁹ BVR 2012 S. 252 E. 3.3.3, mit Hinweisen

⁵⁰ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

⁵¹ Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

⁵² VGE 2017/316 vom 25. April 2018 E. 4.5

IV. Eröffnung

- Einwohnergemeinde Lauterbrunnen, handelnd durch den Gemeinderat, eingeschrieben
- Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli, A-Post
- Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), per E-Mail
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Obergeringenieurkreis I, zur Kenntnis

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

Rechtsmittelbelehrung

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