



Bau- und Verkehrsdirektion

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

BVD 110/2020/198

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 19. März 2021

Das Verwaltungsgericht hat eine gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde
abgewiesen (VGE 2021/117 vom 09.09.2022).

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn **C.** _____
Beschwerdeführer

vertreten durch Frau Rechtsanwältin D. _____

und

Frau **E.** _____
Beschwerdegegnerin

vertreten durch Herrn Fürsprecher F. _____

sowie

Baubewilligungsbehörde der Stadt Thun, Bauinspektorat, Industriestrasse 2, Postfach 145,
3602 Thun

betreffend die Verfügung der Baubewilligungsbehörde der Stadt Thun vom 2. Oktober 2020
(Gemeinde Nr. 942/2018-0487; Abbruch Einfamilienhaus, Neubau Mehrfamilienhaus mit 5
Wohnungen und Gewerbe)

I. Sachverhalt

1. Die Beschwerdegegnerin reichte am 10. Juli 2018 bei der Stadt Thun ein Baugesuch ein für den Abbruch des bestehenden Einfamilienhauses und den Neubau eines Mehrfamilienhauses mit fünf Wohnungen sowie Gewerbeflächen auf dem Grundstück Thun 2 (Strättligen) Gbbl. Nr. B. _____. Die Parzelle liegt in der Zone Wohnen/Arbeiten 3-geschossig W/A3. Gegen das Bauvorhaben erhob nebst anderen der Beschwerdeführer Einsprache. Mit Gesamtentscheid vom 21. Februar 2019 erteilte die Stadt Thun die Baubewilligung. Dagegen gingen zwei Beschwerden bei der BVE (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, heute Bau- und Verkehrsdirektion BVD) ein. Mit Entscheid vom 16. Juli 2019 wies die BVE die Beschwerde des Beschwerdeführers ab. Die andere Beschwerde hiess die BVE insoweit gut, als sie den

Gesamtentscheid aufhob und die Sache zur Klärung der Abwassererschliessung an die Vorinstanz zurückwies.¹ Der Beschwerdeführer gelangte mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht. Dieses hiess die Beschwerde des Beschwerdeführers mit Urteil vom 26. März 2020 teilweise gut und änderte den Entscheid der BVE dahingehend ab, dass auch die Beschwerde des Beschwerdeführers gutgeheissen wird und ihm keine Kosten auferlegt werden.²

2. Die Stadt Thun nahm das Verfahren wieder auf. Die Beschwerdegegnerin reichte hinsichtlich des Kanalisationsanschlusses eine Projektänderung sowie eine Vereinbarung mit den davon betroffenen Nachbarn ein. Der Beschwerdeführer hielt an seiner Einsprache fest. Mit Gesamtentscheid vom 2. Oktober 2020 bewilligte die Stadt Thun das Bauvorhaben.

3. Dagegen reichte der Beschwerdeführer am 9. November 2020 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) ein. Er beantragt die Aufhebung des Gesamtentscheides vom 2. Oktober 2020 und die Erteilung des Bauabschlags.

4. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVD leitet³, holte die Vorakten ein und führte den Schriftenwechsel durch. Die Stadt Thun nahm mit Beschwerdeantwort vom 16. Dezember 2020 Stellung zur Beschwerde, ohne einen expliziten Antrag zu stellen. Die Beschwerdegegnerin beantragt mit Beschwerdeantwort vom 16. Dezember 2020, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei.

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

II. Erwägungen

1. Eintretensvoraussetzungen

a) Angefochten ist ein Gesamtentscheid nach Art. 9 KoG⁴. 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 BauG⁵ innert 30 Tagen seit Eröffnung mit Baubeschwerde bei der BVD angefochten werden. Die BVD ist somit zur Beurteilung der Beschwerde gegen den Gesamtentscheid zuständig.

b) Der Beschwerdeführer ist als Einsprecher zur Beschwerde befugt (Art. 10 KoG i.V.m. Art. 40 Abs. 2 BauG). Er ist als Grundeigentümer der Nachbarparzelle in eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen und durch den vorinstanzlichen Gesamtentscheid beschwert.

c) Die Beschwerdegegnerin macht geltend, das Verwaltungsgericht habe die damalige Beschwerde des Beschwerdeführers bereits materiell abgewiesen. Bereits im ersten Beschwerdeverfahren vor der BVE (RA 110/2019/49) hatte der Beschwerdeführer eine ungenügende strassenmässige Erschliessung, das Erstellen von oberirdischen Parkplätzen und den Schattenwurf auf seine Solaranlage gerügt. Die BVE erachtete seine Rügen als unbegründet

¹ BVD 110/2019/49

² VGE 2019/272 vom 26.03.2020

³ 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)

⁴ Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1)

⁵ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

und wies seine Beschwerde ab. Vor Verwaltungsgericht wurde das Verfahren jedoch auf die prozessuale Erledigung seiner Beschwerde durch die BVE beschränkt. Das Verwaltungsgericht erwog, dass die aspektmässige Aufteilung des Streitgegenstandes seit der Revision von Art. 40 Abs. 2 und Art. 35c Abs. 1 BauG nicht mehr zulässig sei. Streitgegenstand seien nicht die einzelnen Rügen, sondern die Baubewilligung als solches. Weil die Baubewilligung aufgehoben und die Sache aus anderen Gründen an die Vorinstanz zurückgewiesen worden sei, hätte auch die Beschwerde des Beschwerdeführers nicht abgewiesen werden dürfen. Aus diesem Grund hiess das Verwaltungsgericht seine Beschwerde teilweise gut.⁶ Die teilweise Gutheissung bedeutet nicht, dass das Verwaltungsgericht die Beschwerde des Beschwerdeführers hinsichtlich der materiellen Rügen abgewiesen hätte; die baurechtlichen Rügen wurden vom Verwaltungsgericht nicht beurteilt. Es liegt daher keine rechtskräftig beurteilte Sache vor. Die BVD kann eine erneute Beurteilung vornehmen.

d) Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

2. Einigungsverhandlung

a) Der Beschwerdeführer rügt, die Vorinstanz habe keine Einigungsverhandlung durchgeführt; er habe nie darauf verzichtet. Die Gemeinde macht geltend, Art. 34 BewD⁷ sei eine Kann-Vorschrift. Auch wenn die Beteiligten nicht ausdrücklich darauf verzichtet hätten, müsse die Baubewilligungsbehörde nicht zwingend eine Einigungsverhandlung durchführen.

b) Gemäss Art. 34 Abs. 1 BewD kann die Baubewilligungsbehörde eine Einigungsverhandlung durchführen, sofern die Beteiligten nicht darauf verzichten. Aus der „Kann“-Formulierung ergibt sich, dass es im Ermessen der Bewilligungsbehörde steht, ob sie eine Einigungsverhandlung durchführt oder nicht. Die Parteien haben keinen Anspruch auf die Durchführung einer Einigungsverhandlung. Beurteilt die Bewilligungsbehörde eine solche als aussichtslos, kann sie darauf verzichten. Dies stellt keine Verletzung des rechtlichen Gehörs dar, selbst wenn von den Parteien kein entsprechender Verzicht vorliegt.⁸ Die Rüge des Beschwerdeführers erweist sich als unbegründet.

3. Genügende Erschliessung

a) Der Beschwerdeführer rügt, das Bauvorhaben sei strassenmässig ungenügend erschlossen. Die Zufahrt sei über eine kleine Privatstrasse vorgesehen, welche nicht asphaltiert und schadhaft sei. Es handle sich mehr um einen Feldweg. Die Strasse diene heute nur als Zufahrt zu den Einfamilienhäusern auf den Parzellen Nrn. B._____, G._____, H._____, I._____ und K._____. Neu sollten fünf zusätzliche Wohneinheiten sowie Gewerberäumlichkeiten über die Stichstrasse erschlossen werden. Dies sei mehr als eine Verdoppelung, mit den zu erwartenden Fahrten ergebe sich fast eine Verdreifachung. Die Stichstrasse sei dem Mehrverkehr weder technisch noch baulich gewachsen; die Verkehrssicherheit sei angesichts des Zustands der Strasse nicht mehr gewährleistet. Die Beurteilung müsse sich auf die gesamte Stichstrasse beziehen, es dürfe nicht nur der vorderste Teil beurteilt werden. Der Vorplatz des Bauvorhabens dürfe von Dritten oder für die öffentliche

⁶ VGE 2019/272 vom 26.03.2020 E. 2

⁷ Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1)

⁸ Vgl. dazu Anita Horisberger Jecklin, Vom Umgang mit Einsprachen, in: KPG-Bulletin 1/1999 S. 13 Ziff. II.1; Michel Daum, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 21 N. 19

Verkehrsführung nicht genutzt werden. In planerischer Hinsicht sei eine Abstimmung auf die zukünftige Bauentwicklung der Nachbarliegenschaften erforderlich.

Die Beschwerdegegnerin entgegnet insbesondere, es sei eine bestehende Strasse, die hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Linienführung und Dimension genügend und verkehrssicher sei. Die Zufahrt für die Rettungsdienste sei gewährleistet. Mit dem Vorplatz werde die Stichstrasse faktisch auf zwei Dritteln ihrer Länge aufgeweitet. Eine Verdoppelung der Fahrten bedeute nicht zwangsläufig, dass eine unzulässige Mehrbelastung vorliege. Der Mehrverkehr entstehe nur im vorderen Bereich der Strasse und werde durch den Vorplatz des Bauvorhabens aufgefangen, wo auch eine Wendemöglichkeit bestehe. Diese Aufweitung beschneide die Fuss- und Fahrwegrechte nicht. Die Strasse weise nur geringfügige Unebenheiten auf; eine gesetzliche Asphaltierungspflicht bestehe nicht.

Die Gemeinde macht geltend, die Erschliessung der Neubaute führe wie bis anhin über die nördlich gelegene Stichstrasse. Es handle sich um eine Privatstrasse. Der Mehrverkehr finde nur im vorderen Teil der Strasse statt, weshalb sich eine Beurteilung des hinteren, nicht betroffenen Strassenabschnitts erübrige. Die Erschliessung werde als genügend und die Verkehrssicherheit als gegeben beurteilt.

b) Die Baubewilligung setzt eine genügende strassenmässige Erschliessung voraus. Ein Bauvorhaben ist genügend erschlossen, wenn die Zufahrtsstrasse hinreichend nahe an Bauten und Anlagen heranführt und diese für Feuerwehr und Sanität gut erreichbar sind (Art. 7 BauG). Die Bauparzelle Nr. B. _____ grenzt westlich an die M. _____ strasse (Kantonsstrasse) und nördlich an die Stichstrasse. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Erschliessung des geplanten Neubaus auf Parzelle Nr. B. _____ über die Stichstrasse vorgesehen ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll ein Strassenanschluss (Art. 85 SG⁹) direkt an eine Kantonsstrasse möglichst vermieden werden. Da es sich vorliegend um eine bestehende Zufahrtsstrasse und nicht um die Neuanlage einer Strasse handelt, besteht keine Pflicht, die Erschliessung unter den Nachbarn abzustimmen (vgl. Art. 7 Abs. 4 BauG). Eine zukünftige verdichtete Bauweise auf den Nachbarparzellen steht dem Bauvorhaben nicht entgegen. Nach der neusten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts würde sogar der Umstand, dass das Bauvorhaben für künftige weitere Bauten eine suboptimale Ausgangslage schafft, keinen Bauabschlag rechtfertigen.¹⁰ Solches ist hier aber ohnehin nicht ersichtlich: Mit der Einhaltung des Strassenabstands auf der Seite der Bauparzelle Nr. B. _____ bleibt die Möglichkeit einer allfälligen späteren Strassenverbreiterung gewahrt.

c) Die Stichstrasse wurde um 1923 in der heutigen Breite von 3 m erstellt und erschloss bereits damals mehrere Gebäude (siehe unten Erwägung 4). Es handelt sich um eine altrechtliche, private Detailerschliessungsstrasse. Die Stichstrasse weist auch heute noch einen Naturbelag mit einer Kiesschicht auf. Über diese Sackgasse werden aktuell vier Grundstücke mit Einfamilienhäusern erschlossen (Parzellen Nrn. H. _____, I. _____, G. _____ und B. _____).¹¹ Die Zufahrt zu den nordseitig an die Stichstrasse angrenzenden Reiheneinfamilienhäusern auf den Parzellen Nrn. L. _____, N. _____, O. _____ und P. _____ erfolgt vom Q. _____ weg her. Das Wohn- und Geschäftsgebäude des Beschwerdeführers (Parzelle Nr. K. _____) ist soweit ersichtlich von der M. _____ strasse her erschlossen.

d) In einem weitgehend überbauten Gebiet genügen bestehende Erschliessungsanlagen, wenn die insgesamt zu erwartende Mehrbelastung verhältnismässig gering ist und die

⁹ Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

¹⁰ BVR 2019 S. 151 E. 4.3.3

¹¹ Situationsplan 1:500, Beschwerdebeilage Nr. 17

Verkehrssicherheit und Brandbekämpfung gewährleistet sind (Art. 5 Abs. 1 Bst. a BauV¹²). Eine bestehende Strasse kann auch dann eine genügende Erschliessung darstellen, wenn sie die technischen bzw. baulichen Anforderungen an eine neue Detailerschliessungsstrasse nicht erfüllt. Ein Deckbelag wird nur für neue Detailerschliessungsstrassen in der Regel vorausgesetzt.¹³ Eine genügende Zufahrt kann im Übrigen auch aus einem Strassenteil und einem Wegstück (oder einer Treppe) bestehen, wenn die Erreichbarkeit für die Rettungsdienste gewährleistet ist (vgl. Art. 6 Abs. 2 BauV). Gesetzlich ist somit nicht einmal vorausgesetzt, dass eine befahrbare Strasse bis direkt zum Baugrundstück führt. Dass die vorliegende Stichstrasse nicht asphaltiert ist, spricht daher nicht gegen eine genügende Erschliessung. Die Stichstrasse ist rund 62 m lang und ca. 3 m breit; sie verläuft gerade und eben. Die Zugänglichkeit für die Rettungsdienste ist gewährleistet.

e) Umstritten ist, ob die bestehende Stichstrasse dem Mehrverkehr des Bauvorhabens gewachsen ist. Eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens bedeutet nicht automatisch, dass die Mehrbelastung nicht mehr gering ist. Entscheidend sind die konkreten Verhältnisse im Einzelfall. So sind die örtlichen Verhältnisse, die bisherige Nutzung, die Fahrbahnbreite, Länge und Übersichtlichkeit der Zufahrt sowie die Benützerkategorien (PW, Lastwagen, Fussgänger, Schulkinder etc.) in die Beurteilung einzubeziehen.¹⁴

Der Beschwerdeführer geht davon aus, dass die Bewohnenden der fünf Einfamilienhäuser etwa zwei Fahrten pro Tag machen, was total 70 Fahrten pro Woche über die Stichstrasse ergibt. Beim Bauvorhaben sei allein für das Gewerbe respektive einen Dienstleistungsbetrieb täglich mit mindestens 14 Zu- und Wegfahrten zu rechnen. Hinzu kämen die Fahrten in Zusammenhang mit den vier zusätzlichen Wohnungen. Zusammen mit den bestehenden Einfamilienhäusern ergebe dies rund 196 Fahrten pro Woche über die Stichstrasse, was fast einer Verdreifachung der Verkehrsbelastung entspreche. Die Beschwerdegegnerin bestreitet die Annahmen des Beschwerdeführers zu den heutigen und den zukünftigen Fahrten. Zu den Fahrten in Zusammenhang mit der Gewerbenutzung macht sie geltend, typischerweise gebe es bei dieser Grösse keine oder höchstens einen Angestellten und eine marginale Kundenfrequenz. Dienstleistungsbetriebe dieser Grössenordnung seien gemäss Art. 6 Abs. 3 BauV eine "gleichbedeutende Nutzung" wie die Wohnnutzung.

f) Das Bauvorhaben wird gegenüber dem heutigen Zustand zu Mehrverkehr führen, da vier zusätzliche Wohnungen sowie Gewerbeflächen erstellt werden. Im Erdgeschoss ist ein Raum mit 58 m² Bodenfläche, im ersten Obergeschoss ist ein Raum mit 132,7 m² Bodenfläche für «Gewerbe» vorgesehen. Die genaue Nutzung der Gewerbeflächen steht noch nicht fest, so dass sich keine verlässlichen Aussagen zum zukünftigen gewerblichen Mehrverkehr machen lassen. Die Annahme des Beschwerdeführers, dass zwei Angestellte und fünf Kunden pro Tag mit dem Auto anreisen, erscheint soweit realistisch. Davon kann im Folgenden ausgegangen werden. Sollte die zukünftige gewerbliche Nutzung deutlich mehr Fahrten generieren, ist die genügende Erschliessung neu zu beurteilen. Das Ergebnis wird sich aber nur auf die Zulässigkeit der dannzumal beantragten gewerblichen Nutzung auswirken.

Ausgehend von den Annahmen des Beschwerdeführers würde das Bauvorhaben gegenüber dem heutigen Zustand zu einem wöchentlichen Mehrverkehr von total 126 Fahrten führen (total 196 abzüglich 70 bestehende Fahrten). Davon entfallen 14 Fahrten pro Tag auf die gewerbliche Nutzung. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Fahrten für die gewerbliche Nutzung

¹² Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

¹³ Vgl. Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band II, Bern 2017, Art. 109/110 N. 12a

¹⁴ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 5. Aufl., Band I, Bern 2020, Art. 7/8 N. 10a mit Hinweisen

auf die üblichen Öffnungszeiten von 8 bis 18 Uhr verteilen, was von Montag bis Freitag durchschnittlich 1,4 Fahrten pro Stunde ergibt. In Zusammenhang mit den vier zusätzlichen Wohnungen rechnet der Beschwerdeführer mit 56 Fahrten pro Woche, was acht Fahrten pro Tag ausmacht. Da die Mehrzahl der Fahrten erfahrungsgemäss tagsüber erfolgt (von 7 bis 19 Uhr), ergibt dies weitere rund 0,6 Fahrten pro Stunde. Hinzu kommt die aktuell bestehende Verkehrsbelastung von 70 Fahrten pro Woche, was rund 0,83 Fahrten pro Stunde ergibt (ebenfalls gerechnet für die Zeit zwischen 7 und 19 Uhr). Insgesamt erfolgen durchschnittlich weniger als drei Fahrten pro Stunde über die Stichstrasse. Auch mit dem Mehrverkehr handelt es sich um eine geringe Verkehrsbelastung. Hinzu kommt, dass der Mehrverkehr durch das Bauvorhaben nur bis zu den Parkplätzen auf Parzelle Nr. B._____ führt und damit nur den vorderen Teil der Stichstrasse betrifft. Da die Zufahrt zum neuen Mehrfamilienhaus nur von der M._____strasse her möglich ist und auch die Wegfahrt wieder auf die M._____strasse erfolgen muss, ist nicht ersichtlich, inwiefern auf dem hinteren Abschnitt der Stichstrasse Mehrverkehr entstehen sollte. Diese restlichen 20 m der Sackgasse werden durch das Bauvorhaben nicht tangiert und müssen daher auch nicht beurteilt werden.

g) Die Stichstrasse ist rund 3 m breit. Unter Umständen kann diese Strassenbreite sogar bei einer neuen Detailerschliessungsstrasse genügen, wenn die Strasse übersichtlich ist und Ausweichstellen bestehen (vgl. Art. 7 Abs. 3 BauV). Während das heutige Wohnhaus der Beschwerdegegnerin bis fast an die Strasse heranreicht, ist beim Bauvorhaben der Strassenabstand eingehalten und entlang der gesamten Parzelle mit Sickersteinen als überfahrbare Fläche ausgestaltet.¹⁵ Dieser rund 40 m lange und 3,60 bis 4 m breite Vorplatz weitet die Stichstrasse auf. Faktisch hat die Strasse damit auf zwei Dritteln ihrer Länge eine Breite von rund 6,6 m. Diese private Fläche kann zum Manövrieren und Ausweichen bei entgegenkommenden Fahrzeugen genutzt werden, was die Beschwerdegegnerin ausdrücklich zulassen will. Dass auf diesem Bereich keine Wegrechtsdienstbarkeit besteht, ist irrelevant. Mit dem Bauvorhaben besteht neu eine grosszügige Ausweichstelle gerade in dem Bereich, wo der Mehrverkehr entsteht. Zwei Autos können bei der Parzelle Nr. B._____ problemlos kreuzen bzw. einander ausweichen. Es ist davon auszugehen, dass die Automobilisten und Automobilistinnen in vielen Fällen von den Parkplätzen rückwärts auf die Strasse ausfahren werden. Der Beschwerdeführer begründet nicht, inwiefern die Verkehrssicherheit dadurch konkret gefährdet wäre und dies ist auch nicht ersichtlich. Die Stichstrasse verläuft eben, sie ist kurz und übersichtlich. Fahrzeuglenkende dürfen ohnehin nur mit der gebotenen Vorsicht auf eine Strasse ausfahren. Auf dem rund 3,60 m breiten Vorplatz kann bei entgegenkommenden Verkehrsteilnehmenden rasch angehalten werden. Bei den geplanten Parkplätzen ist somit ein sicheres Ausfahren möglich. Bei den zwei nahe beim Einmündungsbereich in die M._____strasse gelegenen Parkplätzen ist entscheidend, dass die Sicht nicht durch Pflanzenwuchs verdeckt wird. Der Strassenanschluss der Stichstrasse an die M._____strasse und die Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt auf die M._____strasse wurden durch den Oberingenieurkreis I (OIK I) beurteilt. Der OIK I hielt fest, durch die Entfernung der hohen Hecke würden die Übersichtlichkeit und die Verkehrssicherheit verbessert.¹⁶ Im Vergleich zum heutigen Zustand, wo das noch bestehende Gebäude auf Parzelle Nr. B._____ praktisch an die Stichstrasse angrenzt und Thujahecken den Einmündungsbereich und die Stichstrasse zusätzlich einschränken,¹⁷ führt das Bauvorhaben somit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.

h) Der Beschwerdeführer rügt, die Stichstrasse stelle angesichts des beschädigten Naturbelags auch baulich / technisch keine genügende Erschliessung für den zu erwartenden

¹⁵ Vgl. Projektplan Grundriss EG vom 30.06.2018, Vorakten pag. 3; Projektplan Umgebung und Werkleitungen vom 23.07.2020, Vorakten Schnellhefter pag. 333

¹⁶ Vgl. Amtsbericht Strassenbaupolizei vom 4. September 2018, Vorakten pag. 116 ff.

¹⁷ Vgl. Beschwerdebeilagen Nr. 19

Mehrverkehr dar. Die aktenkundigen Fotos zeigen, dass der gekieste Strassenbelag keine gravierenden Unebenheiten oder "Löcher" aufweist.¹⁸ Die Verkehrssicherheit wird durch den Naturbelag nicht verschlechtert. Im Gegenteil ist davon auszugehen, dass sich der Kiesbelag und allfällige Unebenheiten temporeduzierend auswirken. Neu asphaltierte Strassen begünstigen eher ein forsches Fahrtempo, während Naturstrassen temporeduzierend wirken.

i) Zusammenfassend besteht auf der Stichstrasse auch mit dem Mehrverkehr des Bauvorhabens ein geringes Verkehrsaufkommen. Angesichts der kurzen Strecke mit einer grossen Ausweichstelle, der übersichtlichen Verkehrssituation und des ohnehin niedrigen Tempos, das auf dieser kurzen Naturstrasse gefahren werden kann, ist die Verkehrssicherheit gewährleistet. Die bestehende Stichstrasse stellt eine genügende Erschliessung für das Bauvorhaben dar. Die Beurteilung konnte gestützt auf die Akten erfolgen. Ein Augenschein mit Instruktionsverhandlung und der Beizug des OIK I waren für die Beurteilung nicht erforderlich. Die entsprechenden Beweisanträge werden abgewiesen.

4. Sicherstellung der Erschliessung

a) Die Stichstrasse ist nicht als eigene Strassenparzelle ausgeschieden, sondern verläuft über private Grundstücke. Auf den nordseitigen Parzellen beansprucht die Strasse eine Breite von 1 m, auf den südseitigen Parzellen Nrn. B. _____ und G. _____ eine Breite von 2 m. Es bestehen Wegrechtsdienstbarkeiten aus den Jahren 1922 und 1923. Der Beschwerdeführer rügt, die Mehrbelastung durch das Bauvorhaben überschreite den zulässigen Umfang der Fuss- und Fahrwegrechtsdienstbarkeit. Es sei sogar fraglich, ob die Beschwerdegegnerin überhaupt für Überfahrten mit Motorfahrzeugen berechtigt sei. In finanzieller Hinsicht sei der Unterhalt und die Sanierung der Stichstrasse nicht geklärt. Im Zeitpunkt der Baubewilligung müsste darüber eine Vereinbarung vorliegen, andernfalls dürfe die Baubewilligung nicht erteilt werden. Die Beschwerdegegnerin bringt vor, die Mehrbelastung übersteige den Umfang der ursprünglichen Zwecks der Dienstbarkeit nicht. Die behauptete Übernutzung der Dienstbarkeit sei zudem eine zivilrechtliche Frage. Die Unterhaltungspflicht der Strasse richte sich nach dem Dienstbarkeitsvertrag.

b) Über privatrechtliche Verhältnisse wird im Baubewilligungsverfahren grundsätzlich nicht entschieden. 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, die von der Baugesetzgebung vorausgesetzt oder ausdrücklich als massgebend erklärt werden, wie namentlich bei der rechtlichen Sicherstellung einer Zufahrt über fremden Boden (Art. 3 und 4 BauV). Die benötigten Rechte müssen bei Baubeginn erworben sein (Art. 4 Abs. 1 Bst. c BauV). Die Sicherstellung der Zufahrt kann mittels Errichtung einer Dienstbarkeit erfolgen. Baurechtlich vorausgesetzt ist jedoch nur die Einräumung des Rechts, das betreffende Grundstück über fremdes Grundeigentum zu erschliessen. Massgebend ist, dass die faktische Zugänglichkeit zum Grundstück dauerhaft gewährleistet bleibt. Eine Vereinbarung über die daraus resultierenden finanziellen Rechte und Pflichten setzt das öffentliche Baurecht hingegen nicht voraus. Dies liegt ausserhalb der zivilrechtlichen Vorfragen, zu denen sich die Verwaltungsbehörden äussern dürfen. Denn es ist nicht Aufgabe der Baubewilligungsbehörde, die Rechte Privater durch die Verweigerung einer Baubewilligung zu wahren.¹⁹ Für die Durchsetzung von finanziellen Ansprüchen ist der Beschwerdeführer daher auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

¹⁸ Vgl. Beschwerdebeilagen Nr. 19

¹⁹ BVR 2004 S. 412 E. 3.2, 1990 S. 374 E. 2b f.; Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 5. Aufl., Band I, Bern 2020, Art. 2 N. 4a

c) Für die Ermittlung von Inhalt und Umfang einer Dienstbarkeit gibt Art. 738 ZGB²⁰ eine Stufenordnung vor. Ausgangspunkt ist der Grundbucheintrag. Soweit sich Rechte und Pflichten aus dem Eintrag deutlich ergeben, ist dieser für den Inhalt der Dienstbarkeit massgebend. Nur wenn sein Wortlaut unklar ist, darf im Rahmen des Eintrags auf den Erwerbsgrund, das heisst den Begründungsakt, zurückgegriffen werden. Ist auch der Erwerbsgrund nicht schlüssig, kann sich der Inhalt der Dienstbarkeit im Rahmen des Eintrags aus der Art ergeben, wie sie während längerer Zeit unangefochten und in gutem Glauben ausgeübt worden ist.²¹

Laut Grundstückdaten-Informationssystem GRUDIS besteht mit Eintrag vom 3. Januar 1923 ein gegenseitiges Fuss- und Fahrwegrecht zu Gunsten und zu Lasten der Grundstücke Nrn. B._____, K._____, L._____, H._____, N._____, O._____, P._____. Aus dem Wortlaut der Dienstbarkeit ("Fahrwegrecht") ergibt sich, dass diese Strasse befahren werden darf. Damit verfügt die Beschwerdegegnerin über ein sichergestelltes Recht, die gesamte Stichstrasse zu befahren; die Erschliessung ist sichergestellt. Aus dem Dienstbarkeitsvertrag vom 3. Januar 1923 ergibt sich im Übrigen nichts, was diese Sicherstellung in Frage stellen würde.

Im Jahr 1923 wurde die Parzelle Nr. K._____ aufgeteilt. In Zusammenhang mit dem Verkauf einer neu geschaffenen Parzelle wurde der bestehende Fuss- und Fahrweg um 1 m verbreitert. Die Verbreiterung erfolgte auf den nordseitigen Grundstücken Nr. K._____ und den neuen Parzellen (Nrn. L._____ und H._____). Zugleich wurde unter den Anrainern ein gegenseitiges Fuss- und Fahrwegrecht vereinbart. Die Grundeigentümerschaft der Parzelle Nr. B._____ erhielt damit ein Fuss- und Fahrwegrecht auf der gesamten neuen Breite der Stichstrasse.²² Die Wegverbreiterung über die nordseitigen Parzellen bezweckte offenbar, die neu geschaffenen Parzellen besser zu erschliessen. Abgesehen vom Mass der Erweiterung der Stichstrasse auf der Nordseite wurde der Umfang des Fuss- und Fahrwegrechts in der Errichtungsurkunde nicht näher umschrieben. Es ist nicht anzunehmen und wird vom Beschwerdeführer auch nicht behauptet, dass die Stichstrasse seither nur mit den im Jahr 1923 üblichen Fahrzeugen hätte befahren werden dürfen. Das Fahrwegrecht wird vielmehr in dem Sinne ausgeübt, dass es zur Erschliessung der Gebäude mit den jeweils im Strassenverkehr zugelassenen Motorfahrzeugen befahren wird, d.h. heute mit teilweise grösseren und schwereren Autos. Bisher wurde die Dienstbarkeit vermutlich auch vom Beschwerdeführer so verstanden. Soweit der Beschwerdeführer der Ansicht ist, die durch das Bauvorhaben verursachten Fahrten stellten eine Mehrbelastung des Fahrwegs dar, die seinem Grundstück nicht zugemutet werden könne (vgl. 739 ZGB), ist er auf den Zivilrechtsweg verwiesen. In baurechtlicher Hinsicht ist die Erschliessung mit der bestehenden Wegrechtsdienstbarkeit sichergestellt.

5. Weitere Rügen

a) Der Beschwerdeführer macht geltend, seine Rechtsvorgänger hätten in den 1980er Jahren die vier neuen Reiheneinfamilienhäuser an der Stichstrasse via Einstellhalle über den Q._____weg erschliessen müssen. Die Zu- und Wegfahrt über die Stichstrasse sei damals aufgehoben worden. Seither habe sich die Stichstrasse kaum verändert. Es sei nicht ersichtlich, weshalb sie heute für ein noch grösseres Projekt genügen soll, zumal der Verkehr zugenommen und die Anforderungen an eine Strasse nicht abgenommen hätten. Das Gleichbehandlungsgebot sei verletzt. Die Beschwerdegegnerin müsse verpflichtet werden, eine Einstellhalle mit Zufahrt von der M._____strasse her zu erstellen. Dagegen wendet die Beschwerdegegnerin ein, die Bauvorhaben seien nicht miteinander vergleichbar. Dass die Zu- und Wegfahrt zu den

²⁰ Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 210)

²¹ BGE 137 III 145 E. 3.1 mit weiteren Hinweisen

²² Kaufvertrag mit Dienstbarkeitserrichtung vom 3. Januar 1923, Beschwerdebeilage Nr. 24

Reiheneinfamilienhäusern über die Stichstrasse vor 40 Jahren aufgehoben worden sei, könne ihr nicht entgegengehalten werden.

b) Der in Art. 8 Abs. 1 BV²³ und Art. 10 Abs. 1 KV²⁴ enthaltene Grundsatz der Rechtsgleichheit verpflichtet die rechtsanwendenden Behörden, gleiche Sachverhalte mit gleichen relevanten Tatsachen gleich zu behandeln, es sei denn, ein sachlicher Grund rechtfertige eine unterschiedliche Behandlung.²⁵ Am 23. Februar 1983 erteilte die Stadt Thun der Erbgemeinschaft R._____ die Baubewilligung für das Erstellen von vier Reiheneinfamilienhäusern auf den Parzellen Nrn. L._____ und K._____ (heute Parzellen Nrn. P._____, O._____, N._____, L._____).²⁶ Auf dem bewilligten Situationsplan wurde eingangs der Stichstrasse mit roter Farbe ein Strich gezogen und der Vermerk angebracht «Zu- und Wegfahrt werden gemäss Verkehrsrichtplan aufgehoben». Damit wurde keine allgemeinverbindliche Verkehrsanordnung erlassen. Der Vermerk ist als Hinweis auf eine zukünftige Verkehrsmassnahme zu verstehen, die letztlich nicht angeordnet wurde. Für die Eigentümerschaft der Parzelle Nr. B._____ ist dieser Vermerk ohne Bedeutung. Aus der Baubewilligung geht nicht hervor, aus welchen Gründen die vier Reiheneinfamilienhäuser nicht über die Stichstrasse erschlossen wurden, ob diese Erschliessung als ungenügend erachtet wurde oder ob die damalige Erweiterung der Einstellhalle Q._____weg 18 K dafür ausschlaggebend war, in der auch die Autoabstellplätze für die neuen Reiheneinfamilienhäuser realisiert werden konnten.²⁷ Der Sachverhalt ist jedenfalls nicht vergleichbar mit dem vorliegenden Bauvorhaben. Die Bauvorhaben unterscheiden sich unter anderem auch hinsichtlich ihrer Lage und Nähe zum übergeordneten Strassennetz. Eine vor 40 Jahren unter altem Recht erfolgte Beurteilung für ein anderes Bauprojekt ist ohnehin nicht massgebend; die Erschliessung eines Bauvorhabens wird im konkreten Einzelfall beurteilt. Wie oben gezeigt, wird sie für das vorliegende Bauvorhaben als genügend erachtet. Die Rüge der Ungleichbehandlung verfängt nicht.

c) Die Beschwerdegegnerin rügt, die oberirdischen Parkplätze widersprüchen den Gestaltungsgrundsätzen von Art. 5 GBR²⁸ und den Grundsätzen des Raumplanungsrechts, das einen haushälterischen Umgang mit dem Bodengebiet. Gemäss der neuen Nutzungsplanung der Stadt Thun soll das Parkieren unterirdisch erfolgen. Die Beschwerdegegnerin bringt dagegen vor, es gebe keine öffentlich-rechtliche Vorschrift, dass eine Einstellhalle erstellt werden müsse. Mit dem geplanten Mehrfamilienhaus erfolge im Vergleich zur bestehenden Baute eine Verdichtung. Auch die Gemeinde weist darauf hin, dass keine rechtliche Grundlage für die Erstellungspflicht einer Einstellhalle bestehe. Die Parzelle Nr. B._____ befinde sich zudem in einem Bereich, in dem bei hohen Seewasserständen eine Gefährdung durch ansteigendes Grundwasser bestehe. Der Verzicht auf eine Einstellhalle sei nachvollziehbar.

d) Die Erstellung von oberirdischen Parkplätzen kann die haushälterische Bodennutzung tangieren, insbesondere bei grossen Bauvorhaben wie Fachmärkten. Für solche Vorhaben schreibt Art. 21 Abs. 3 BauV vor, dass die Parkplätze in der Regel in Untergeschossen zu erstellen sind. Diese Bestimmung gilt nur für besondere Bauten und Anlagen im Sinne von Art. 19 und 20 BauG, was sich aus dem Titel ergibt. Darunter fallen Bauvorhaben, die wesentlich von der baurechtlichen Grundordnung der Gemeinde abweichen wie Hochhäuser und

²³ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)

²⁴ Verfassung des Kantons Bern vom 6. Juni 1993 (KV; BSG 101.1)

²⁵ Statt vieler BGE 136 I 345 E. 5 mit Hinweisen; VGE 2016/242 vom 8. Juni 2017 E. 5.3; Tschannen/Zimmerli/Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Auflage 2014, § 23 N. 11 f.

²⁶ Vorakten Schnellhefter, pag. 303 ff.

²⁷ Ziff. 1.1.8 der Baubewilligung vom 2. Juni 1983, Vorakten Schnellhefter, pag. 303 Rückseite; Beschwerdebeilage Nr. 21

²⁸ Baureglement 2002 der Stadt Thun, mit Änderungen bis Mai 2020, vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt am 24. Juli 2003 und 27. August 2003

Detailhandelseinrichtungen. Beim Bauvorhaben der Beschwerdegegnerin handelt es sich nicht um ein solches Gebäude. Es besteht daher keine Pflicht, eine Einstellhalle zu erstellen, auch nicht unter dem Aspekt der Umgebungsgestaltung. Art. 5 GBR verlangt eine gute Gesamtwirkung von Bauten und Anlagen mit der Umgebung. Dazu gehören auch die Gestaltung und Anordnung der Parkplätze (Art. 5 Abs. 1, fünftes Lemma GBR). Die Gestaltungsvorschrift verbietet demnach oberirdische Parkplätze gerade nicht, sondern verlangt nur, dass sie sich einordnen. Der Beschwerdeführer begründet nicht, inwiefern die Gestaltung und Anordnung der vorgesehenen Parkplätze Art. 5 GBR widersprechen sollte und solches ist auch nicht ersichtlich. Ob das revidierte GBR den Bau von Einstellhallen verlangen wird, steht noch nicht fest. Die Ortsplanungsrevision befindet sich erst in der Phase der Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung. Eine öffentliche Auflage erfolgte noch nicht,²⁹ so dass keine Vorwirkung im Sinne von Art. 36 Abs. 2 BauG besteht. Hinzu kommt, dass die Parzelle Nr. B. _____ im Gewässerschutzbereich A_u liegt.³⁰ In diesem Bereich dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Eine Ausnahme kann gewährt werden, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird (vgl. Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 GSchV³¹). Eine Einstellhalle ist im hier betroffenen Gewässerschutzbereich somit nicht generell zulässig.

6. Dachgestaltung

a) Der Beschwerdeführer macht geltend, die Dachgestaltung sei nicht vom Fachausschuss Bau- und Aussenraumgestaltung beurteilt worden. Alle Häuser im Quartier hätten Sattel- oder Viertelwalmdächer. Eine Flachdachbaute passe nicht in die Umgebung und wäre ein Fremdkörper «in der bestehenden Idylle». Die Gemeinde bringt vor, es handle sich nicht um ein Objekt in einer in Art. 10 Abs. 4 GBR aufgeführten Zonen. In der Zone Wohnen/Arbeiten W/A3 dränge sich der Beizug des Fachausschusses Bau- und Aussenraumgestaltung nicht auf. Die Gestaltung des Bauvorhabens sei intern jedoch vom Stadtarchitekten und dem Planungsamt beurteilt worden. Mit dem Bauvorhaben werde im heterogenen Quartier eine gute Gesamtwirkung erreicht. Die Beschwerdegegnerin weist darauf hin, dass es in der näheren Umgebung bereits etliche Flachdächer gebe, unter anderem beim Gebäude des Beschwerdeführers.

b) Gemäss Art. 5 GBR sind Bauten und Anlagen so zu gestalten, dass zusammen mit ihrer Umgebung eine gute Gesamtwirkung entsteht. Diese Regelung betrifft auch die Dachgestaltung, für die keine eigenen Gestaltungsvorschriften bestehen.³² Kriterien sind unter anderem die prägenden Elemente und Merkmale des Strassen-, Orts- und Landschaftsbildes, die Eigenheiten des Quartiers und die Gestaltung der benachbarten Bebauung.

c) Das Bauprojekt auf Parzelle Nr. B. _____ wurde vor Einreichung des Baugesuchs von der Vorinstanz ästhetisch beurteilt. Es wurde mit der bestehenden Umgebung analysiert, sowohl hinsichtlich des Bezugs zum Strassenraum, zur unmittelbaren Umgebung mit den Einfamilienhäusern als auch zu den Bebauungen an der M. _____ strasse in der Zone W/A3. Zur unmittelbaren Umgebung ist in der Analyse festgehalten, die angrenzenden Bebauungen seien sehr heterogen, es bestünden kleinmassstäbliche Einfamilienhäuser mit diversen An- und Nebenbauten, die nicht der Zone W/A3 respektive dem zeitgemässen Anspruch des verdichteten Bauens entsprächen. Das Bauprojekt vermittele die Massstäblichkeit mit einer Dreiteilung der Horizontalen, einem Einschnitt und der raumhohen Verglasung einerseits und dem leichten

²⁹ Vgl. Angaben auf Homepage der Stadt Thun, eingesehen am 11. März 2020

³⁰ Vgl. Amtsbericht Wasser und Abfall des kantonalen Amtes für Wasser und Abfall (AWA) vom 17. Januar 2019, Vorakten pag. 109

³¹ Gewässerschutzverordnung des Bundesrats vom 28. Oktober 1998 (GSchV; SR 814.201)

³² Vgl. Kommentar zu Art. 5 im GBR

Zurücksetzen des Attikas mit Materialwechsel, analog dem Bestand mit gemauertem Sockel, Holzverkleidung und Satteldach.³³ Der Beauftragte für Städtebau der Stadt Thun hielt in seiner Beurteilung vom 12. Juni 2018 fest: «Das gesetzte Volumen wirkt nun kompakt und sitzt damit zurückhaltend aber selbstverständlich und selbstbewusst in der heterogenen Umgebung. Die Haltung sowohl gegenüber der Strasse wie auch zu den angrenzenden Parzellen des Quartieres ist klar (...). Das vorliegende Projekt erfüllt die Anforderungen an eine gute Gesamtwirkung, die Eingliederung in den Kontext wie auch die stimmige, kompakt-klaare Architektur und Volumetrie».³⁴ Es besteht kein Anlass, von dieser fachlichen Beurteilung abzuweichen. Anders als der Beschwerdeführer vorbringt, finden sich in der direkten Umgebung des Bauvorhabens an der M._____strasse etliche Gebäude mit Flachdächern. Die Umgebung, die zusammen mit dem Bauvorhaben wahrgenommen wird, besteht nicht nur aus Einfamilienhäusern, sondern auch aus Flachdachbauten und gewerblichen Gebäuden; sie ist äusserst heterogen.³⁵ Das Bauvorhaben ordnet sich mit seiner Attika und seinem Flachdach gut in die bestehende Umgebung ein.

7. Gebäudehöhe, Schattenwurf

a) Der Beschwerdeführer rügt eine Überschreitung der Gebäudehöhe und macht geltend, die Messung müsse ab gewachsenem Boden erfolgen. Die Zusatzhöhen wegen Hochwasser dürften nicht zur Anwendung kommen, da die Hochwassergefahr mit dem Entlastungsstollen gebannt worden sei. Das Gebäude führe zu Schattenwurf auf seiner Solaranlage, vor allem im Winter. Die Solaranlage werde damit defizitär, weshalb ein entsprechendes Lastenausgleichsbegehren angemeldet sei. Die Gemeinde weist daraufhin, dass das Erdgeschoss gemäss Art. 46 Abs. 3 GBR auf einer Kote von minimal 559.15 m ü.M. liegen müsse. Die Gebäudehöhe werde ab dieser Kote gemessen und sei vorliegend eingehalten. Diese Vorschrift sei bereits vor sieben Jahren in Kraft gewesen, als der Beschwerdeführer seine Solaranlage erstellt habe. Die Beschwerdegegnerin bringt vor, die in der W/A3 zulässige Gebäudehöhe von 11 m werde durch das Bauvorhaben nicht ausgeschöpft, sondern um 1,52 m unterschritten. Ein allfälliger Schattenwurf der reglementskonformen Baute sei zu tolerieren.

b) Die Parzelle Nr. B._____ liegt bezüglich Naturgefahren im gelben Gefahrenggebiet. Die Gefährdung besteht aufgrund von Überschwemmung. Im Jahr 2005 war die Parzelle vom Hochwasser betroffen und stand unter Wasser.³⁶ Dass in Thun inzwischen ein Entlastungsstollen erstellt wurde, der Überschwemmungen verhindern soll, ist für das Bauvorhaben irrelevant. Das Baureglement enthält in Art. 46 GBR spezielle Bestimmungen für das Bauen in den Naturgefahrenbereichen, die nach wie vor gelten. In den hochwassergefährdeten Ufergebieten des Thunersees (Schadauareal südlich der Seestrasse bis Seewinkel) hat das Erdgeschoss (OK EG) auf minimal 559.15 m ü. M. zu liegen; die Gebäudehöhe wird ab dieser Kote gemessen (Art. 46 Abs. 3 GBR). Beim Bauvorhaben liegt der Fixpunkt ± 0.00 von OK EG genau auf dieser Höhe.³⁷ Die zulässige Gebäudehöhe von 11 m ist demnach eingehalten (Art. 21 i.V.m. Art. 19 GBR). Der Schattenwurf durch das Bauvorhaben ist daher zu dulden (vgl. Art. 24 BauG i.V.m. Art. 89 Abs. 2 BauV).³⁸

³³ Vgl. Beilage 1 zur Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerin

³⁴ Planungsamt, Stellungnahme vom 12. Juni 2018, Beilage 2 zur Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerin

³⁵ Vgl. Visualisierung in Beilage 1 zur Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerin; Google Maps Streetview

³⁶ Vgl. OIK I, Fachbericht Naturgefahren (Wasserprozesse) vom 23. August 2018, Vorakten pag. 129 ff.

³⁷ Plan Schnitte A-A und B-B, Plan Schnitt C-C, beide 1:100 vom 30.06.2018, Vorakten pag. 10 und 11

³⁸ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 5. Aufl., Band I, Bern 2020, Art. 24 N. 31 Bst. a

8. Kosten

a) Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegt der Beschwerdeführer. Er hat die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Diese werden bestimmt auf eine Pauschalgebühr von CHF 2000.– (Art. 103 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 19 Abs. 1 GebV³⁹).

b) Der Beschwerdeführer hat zudem der Beschwerdegegnerin die Parteikosten zu ersetzen (Art. 108 Abs. 3 VRPG). Die Kostennote des Rechtsvertreters der Beschwerdegegnerin gibt zu keinen Bemerkungen Anlass. Der Beschwerdeführer hat somit der Beschwerdegegnerin die Parteikosten von CHF 4259.90 (inkl. Spesen und MWSt) zu ersetzen.

III. Entscheid

1. Die Beschwerde wird abgewiesen. Der Gesamtentscheid der Stadt Thun vom 2. Oktober 2020 wird bestätigt.
2. Die Verfahrenskosten von CHF 2000.– werden dem Beschwerdeführer zur Bezahlung auferlegt. Eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.
3. Der Beschwerdeführer hat der Beschwerdegegnerin die Parteikosten im Betrag von CHF 4259.90 (inkl. Spesen und MWSt) zu ersetzen.

IV. Eröffnung

- Frau Rechtsanwältin D. _____, eingeschrieben
- Herrn Fürsprecher F. _____, eingeschrieben
- Baubewilligungsbehörde der Stadt Thun, Bauinspektorat, eingeschrieben

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

³⁹ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

Rechtsmittelbelehrung

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

Beilage: Kopie des Situationsplans vom 21. Dezember 2017