

ENTSCHEID
DER
BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION

RA Nr. 110/2009/43

Bern, 8. Oktober 2009

AH

in der Beschwerdesache zwischen

Implenia Generalunternehmung AG, mit Sitz in Basel
Wabernstrasse 40, Postfach 1152, 3000 Bern 23
Beschwerdeführerin 1 / Beschwerdegegnerin 2

vertreten durch Herrn Fürsprecher Bern



und

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Bern, handelnd durch die VCS Regional-
gruppe Bern, Bollwerk 35, Postfach 8550, 3001 Bern
Beschwerdegegner 1a / Beschwerdeführer 2a

podium Tannacker und Gümligenfeld, Postfach 69, 3073 Gümligen
Beschwerdegegner 1b / Beschwerdeführer 2b

beide vertreten durch Herrn Fürsprecher Bern

und

Frau Gümligen
Beigeladene 1

Frau Rizenbach
Beigeladene 2

Herrn Gümligen
Beigeladener 3

als Erbgemeinschaft

alle vertreten durch Herrn Fürsprecher
Muri b. Bern

....

3074

sowie

Einwohnergemeinde Muri, Gemeindeverwaltung, Thunstrasse 74, 3074 Muri b. Bern

betreffend die Verfügung der Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Muri vom 6. März 2009 (pa2007/06; Fachmarkt, Projektänderung)

I. Sachverhalt

1. Die Zschokke Generalunternehmung AG reichte am 5. September 2005 bei der Gemeinde ein Baugesuch ein für den Neubau eines Fachmarktzentrums mit Tankstelle und einer Einstellhalle für 268 Personenwagen auf Parzelle Muri bei Bern Grundbuchblatt Nr. 3403. Die Parzelle liegt innerhalb des Perimeters der Überbauungsordnung (ÜO) Gümligenfeld. Gegen das Bauvorhaben erhoben neben anderen auch der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Regionalgruppe Bern (nachfolgend VCS) und der Quartierverein Podium Tannacker und Gümligenfeld (nachfolgend Podium) Einsprache. Sie machten insbesondere geltend, das Vorhaben unterstehe der Umweltverträglichkeitsprüfung. Mit Schreiben vom 21. November 2005 bat die Gemeinde die Zschokke Generalunternehmung AG, einen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) einzureichen. Infolge einer Fusion trat die Implenia Generalunternehmung AG (nachfolgend Implenia) als Rechtsnachfolgerin der Zschokke Generalunternehmung AG in das Verfahren ein.

Mit Schreiben vom 17. April 2007 reichte die Implenia ein Projektänderungsgesuch (datierend vom 13. April 2007) ein. Sie verzichtete dabei auf die Tankstelle und verlegte die Einstellhallenausfahrt. Gleichzeitig reichte sie den UVB vom April 2007 ein. Die Gemeinde informierte die Einsprecherinnen und Einsprecher über die Projektänderung und gab ihnen Gelegenheit, gegen die geplante Änderung Einsprache zu erheben. Von dieser Möglichkeit machten VCS und Podium Gebrauch. Da in der ursprünglichen Baupublikation ein Hinweis auf die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht gefehlt hatte, liess die Gemeinde einen entsprechenden Nachtrag im Anzeiger vom 4. und 6. Juni 2008 und im Amtsblatt vom 4. Juni 2008 publizieren. Daraufhin reichten sowohl Podium als auch VCS Einspracheergänzungen ein.

Am 16. Juni 2008 teilte das Amt für Berner Wirtschaft (beco) dem Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE) mit, anhand der vorhandenen Unterlagen sei eine abschliessende Beurteilung nicht möglich. Das AUE beantragte daher der Gemeinde am 4. Juli 2008, die vom beco verlangten Abklärungen zum Fahrleistungsmodell zu treffen und bei der Baugesuchstellerin die notwendigen Abklärungen in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärmschutz und Bodenschutz zu veranlassen. Am 24. Juli 2008 antwortete die Gemeinde dem AUE, laut regionalem Richtplan sei das Gümligenfeld ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP). Der Fahrleistungskredit (24'500 PW-km/Tag bzw. 2'500 Fahrten DTV¹) sei festgelegt. Daraus gehe hervor, dass auf dem Gümligenfeld ein verkehrsintensives Bauvorhaben erstellt werden dürfe. Der Fahrleistungskredit sei dem Vorhaben der Implenia zuzuweisen.

Am 12. September 2008 reichte das von der Implenia beauftragte Unternehmen den angepassten UVB ein. Gestützt auf die Beurteilung der Umweltfachstellen kam das AUE in seiner Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit vom 17. Oktober 2008² zum Schluss, dass das Vorhaben unter Einhaltung des geltenden Umweltrechts realisiert werden könne. Aus Sicht des Umweltschutzes könne es daher mit Auflagen bewilligt werden. Die Gemeinde gab den Verfahrensbeteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme. Mit Entscheid vom 6. März 2009 erteilte sie die Gesamtbewilligung mit Auflagen.

2. Am 6. April 2009 hat die Implenia gegen diesen Gesamtentscheid Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) eingereicht. Sie stellt folgende Rechtsbegehren:

- «1. Die Auflage gemäss Ziff. 3.1 des Gesamtentscheids der Einwohnergemeinde Muri vom 6. März 2009 sei aufzuheben, soweit Ziff. 7 Unterziffer 9 des Berichts des Amts für Umweltkoordination und Energie vom 17. Oktober 2008 betreffend.
2. Die Auflage gemäss Ziff. 4.1 des Gesamtentscheids der Einwohnergemeinde Muri vom 6. März 2009 sei aufzuheben»

Zur Begründung macht sie insbesondere geltend, die Auflage betreffend Verkaufsnutzung sei nicht zielbezogen. Ihre Umsetzung gewährleiste nicht, dass die Gesamtfahrtenzahl eingehalten werde. Es gebe keine gesetzliche Grundlage dafür, bestimmte Nutzungen nur im Rahmen einer Fläche von 10 % zuzulassen. Die Auflage, wonach die Eröffnung des Fachmarktgebäudes erst dann erfolgen dürfe, wenn die Bestätigung des ASTRA vorliege,

¹ durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

² Vorakten pag. 289 ff.

sei teilweise unklar und verunmögliche in der derzeitigen Situation wirtschaftlich, das Baugrundstück zu kaufen und den Bau zu beginnen. Die Bauherrschaft könne diese Auflage nicht umsetzen, da eine Anpassung des Nationalstrassennetzes einzig vom ASTRA abhängt. Das ASTRA habe in seinem Fachbericht festgehalten, aus Sicht der Nationalstrassengesetzgebung stehe dem Bauvorhaben nichts entgegen. Es sehe vor, wenn nötig auf den Eröffnungszeitpunkt des Fachmarkts mittels provisorischer Verkehrsführung die Erschliessung sicherzustellen.

3. Am 9. April 2009 haben VCS und Podium gegen diesen Gesamtentscheid Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) eingebracht. Sie stellen folgende Rechtsbegehren:

«Der angefochtene Entscheid sei aufzuheben und das Baugesuch sei abzuschlagen.

Eventuell sei das Gesuch unter folgenden zusätzlichen Auflagen zu bewilligen:

1. Die Zahl der zulässigen Fahrten sei derart zu begrenzen, dass zusammen mit dem bestehenden Fachmarktgebäude Feldstrasse 30 nicht mehr als 3'000 Fahrten generiert werden.
2. Die Parkplatzzahl für das Gebäude Feldstrasse 32 sei auf 142 PP zu limitieren.
3. Die Bauherrschaft und künftige Nutzer seien zu verpflichten, Kundenparkplätze ab erster Minute zu bewirtschaften, bzw. nur gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen.»

Sie machen insbesondere geltend, das Bauvorhaben liege in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet. Der ESP Gümligenfeld sei schwergewichtig als Arbeits- und Gewerbestandort vorgesehen gewesen. Das AGR habe die ÜO mit dem ausdrücklichen Hinweis darauf genehmigt, dass dadurch nicht mehr als 2'500 bis 3'000 Fahrten generiert werden sollten. Auch aus der Sicht des Erschliessungsrechts ergebe sich eine Limitierung in dieser Grössenordnung. Damit verletze das Bauprojekt wesentliche Planungsgrundlagen und könne wegen der übermässigen Fahrtenzahl nicht bewilligt werden. Allenfalls sei die zulässige maximale Fahrtenzahl so festzusetzen, dass zusammen mit den bereits bewilligten Nutzungen nur so viele Fahrten erzeugt würden, wie die bestehende Verkehrserschliessung verkraften könne. Das Vorhaben sei nicht zonenkonform. Das Projekt, dessen Verkaufsnutzung noch nicht bekannt sei, sei in Verbindung mit dem angrenzenden Fachmarktgebäude Feldstrasse 30 als Einkaufszentrum zu betrachten und widerspreche der Nutzungsordnung. Das Areal sei im Zeitpunkt der Baubewilligung nicht genügend erschlossen und die Erschliessung sei nicht sichergestellt. Die Parkplatzzahl sei gestützt auf die kanto-

nale Bauverordnung zu berechnen. Zulässig seien nur 142 Parkplätze. Der Bauherrschaft sei die Erhebung von Parkplatzgebühren ab erster Minute mindestens in der gleichen Höhe wie beim benachbarten Media-Markt vorzuschreiben.

4. In seiner Stellungnahme vom 1. Mai 2009 zur Beschwerde der Implenia weist das AUE darauf hin, dass die geplante Nutzung in den Baueingabeplänen unspezifisch formuliert sei. Die Tabelle im UVB mit den möglichen Nutzungen müsse daher als präzisierende Angabe zum Baugesuch verstanden werden. Ziel der umstrittenen Auflage sei es, die Einhaltung des Fahrtenkontingents sicherzustellen. Das AUE erachtet eine Auflage zur Beschränkung von fahrtenintensiven Fachmarktnutzungen als notwendig, schlägt aber eine Neuformulierung der Auflage vor.

In ihrer Beschwerdeantwort vom 8. Mai 2009 zur Beschwerde der Implenia beantragen VCS und Podium deren Abweisung. Da Einkaufszentren ausgeschlossen seien, sei die Baubewilligung von Verkaufsräumen ohne konkrete Bestimmung der Art des künftigen Warenangebots nicht statthaft. Die konkrete Nutzung bedürfe später einer Zusatzbaubewilligung. Die Fahrtenbegrenzung als einzige Auflage genüge nicht zur Sicherstellung der Umweltverträglichkeit. Problematisch sei, dass die Leistungsfähigkeit der Erschliessung des Gümligenfelds planerisch auf eine Arbeitszone mit maximal 3'000 Fahrten abgestimmt worden sei. Die genügende Erschliessung sei heute nicht sichergestellt.

In ihrer Beschwerdeantwort vom 14. Mai 2009 zur Beschwerde von VCS und Podium beantragt die Implenia deren Abweisung. Sie bestreitet die Beschwerdelegitimation von Podium. Seit der Genehmigung der ÜO Gümligenfeld habe sich das Recht in Bezug auf Parkplätze und Fahrten geändert. Die ÜO Gümligenfeld unterscheide zwischen zonenkonformen Fachmärkten und nicht zonenkonformen Einkaufszentren. Die Bewilligung könne nicht mit der Begründung verweigert werden, es bestehe die Gefahr der Nutzung als Einkaufszentrum. Die Erschliessung sei in der ÜO geregelt. Die Parkplatzbewirtschaftung sei erst dann anzuordnen, wenn sie nötig sei.

In ihrer Stellungnahme vom 15. Mai 2009 beantragt die Gemeinde sinngemäss die Abweisung beider Beschwerden. Sie hält vollumfänglich am angefochtenen Entscheid fest.

In ihrer Beschwerdevernehmlassung vom 25. Juni 2009 beantragen die Beigeladenen die Gutheissung der Beschwerde der Implenja und die Abweisung der Beschwerde von VCS und Podium. Die Umweltverträglichkeit des Projektes sei bereits wiederholt nachgewiesen worden. Die ÜO Gümligenfeld sehe keine Beschränkung der Fahrtenzahl auf 3'000 Fahrten pro Tag vor. Zwischen den verschiedenen Bauten und Anlagen im Gümligenfeld bestehe kein funktionaler Zusammenhang, weshalb sie betreffend Fahrten getrennt zu behandeln seien. Die Parkplatzberechnung richte sich nach der Bauverordnung. Die ausgewiesenen Parkplätze seien korrekt. Die Anzahl zulässiger Fahrten werde nicht mehr über die Anzahl Parkplätze, sondern mit dem Fahrleistungsmodell gesteuert. Das Projekt der Implenja stelle einen Fachmarkt dar, welcher laut ÜO explizit zulässig sei. Das Baugrundstück sei hinreichend erschlossen. Die Erschliessung des Perimeters sei mit der ÜO Gümligenfeld abschliessend geregelt. Die notwendigen Erschliessungsanlagen seien erstellt worden. Die Bestätigung des ASTRA liege bereits vor. Im Übrigen habe die übergeordnete Erschliessung keinen Einfluss auf die Baubewilligung. Für die Auflage, dass höchstens 10 % der Verkaufsfläche an Fachmärkte mit erhöhtem Verkehrsaufkommen vermietet werden dürften, fehle die gesetzliche Grundlage.

5. Das Rechtsamt, welches die Beschwerdeverfahren für die BVE leitet³, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Am 16. April 2009 stellte die Grundeigentümerschaft das Gesuch, zum Beschwerdeverfahren des VCS und des Podium beige-laden zu werden, da dieses Verfahren einen Einfluss auf die Ausübung des Kaufrechts der Implenja habe. Das Rechtsamt gab den übrigen Beteiligten Gelegenheit, zu diesem Gesuch Stellung zu nehmen. Niemand erhob Einwände gegen die Beiladung. Daher lud das Rechtsamt die Grundeigentümerschaft zum Verfahren bei und gab ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme. Anschliessend erhielten die Beteiligten Gelegenheit, Schlussbemerkungen einzureichen. Von dieser Möglichkeit machten alle Gebrauch.

6. Auf die Rechtschriften und Vorakten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.

³ 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)

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Der Entscheid der Baukommission Muri bei Bern ist ein Gesamtentscheid im Sinne von Art. 9 KoG⁴. Er ist gestützt auf Art. 11 Abs. 1 KoG in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 KoG mit Baubeschwerde nach Art. 40 Abs. 1 BauG⁵ bei der BVE anfechtbar. Die BVE ist somit zur Beurteilung der Beschwerde zuständig.

b) Die Implenia ist als Baugesuchstellerin grundsätzlich beschwerdelegitimiert (Art. 40 Abs. 2 BauG). Sie hat ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung von belastenden Nebenbestimmungen. Sie ist befugt, Beschwerde zu führen (Art. 65 Abs. 1 VRPG⁶).

c) Der VCS hat sich unbestritten zulässigerweise als Einsprecher am Baubewilligungsverfahren beteiligt (aArt. 35 Abs. 2 Bst. b BauG⁷). Auch das Podium war am Baubewilligungsverfahren als Einsprecher beteiligt. Es ist ein Verein im Sinne von Art. 60 ff. ZGB⁸, der 1988 gegründet wurde. Er bezweckt die Erhaltung und Verbesserung der Wohnqualität im Siedlungsgebiet um die Achse Tannacker- und Feldstrasse in Gümligen, insbesondere durch Aktivitäten zur Verminderung des Durchgangsverkehrs und von anderen wohnzonenfremden Immissionen, die Förderung von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz in der Gemeinde und ihrer Umgebung. Wie die Vorinstanz zutreffend ausgeführt und die BVE bereits einmal entschieden hat⁹, erfüllt das Podium die Bedingungen von aArt. 35 Abs. 2 Bst. b BauG. Beide Verbände sind daher zur Beschwerde befugt (Art. 40 Abs. 2 BauG). Da die Vorinstanz die Bewilligung erteilt hat, haben sie ein schutzwürdiges Interesse im Sinne von Art. 65 Abs. 1 VRPG an der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheides.

d) Die Beschwerden sind innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden. (Art. 40 Abs. 1 BauG). Sie enthalten einen Antrag und eine Begründung (Art. 32 Abs. 2 VRPG). Die BVE tritt deshalb auf die Beschwerden ein.

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

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

⁶ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

⁷ in der Fassung vom 22.3.1994, aufgehoben durch die Änderung des BauG vom 28. Januar 2009; seit 1.9.2009 in Art. 35a BauG geregelt

⁸ Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 201)

⁹ BDE RA Nr. 120/2005/42 vom 29. August 2006

2. Zulässige Fahrtenzahl

a) VCS und Podium sind der Auffassung, die ÜO Gümligenfeld und der Richtplan der Agglomeration Bern sähen für das Gümligenfeld einen Arbeitsplatzschwerpunkt mit maximal 3'000 Fahrten vor. Das AGR habe diese ÜO mit dem ausdrücklichen Hinweis genehmigt, dass nicht mehr als 2'500 bis 3'000 Fahrten durch den gesamten ESP erzeugt werden sollten. Die Vorinstanz gehe daher zu Unrecht davon aus, dass der ÜO Gümligenfeld keine planerische Fahrtenbegrenzung zugrunde liege. Die ÜO lege fest, dass für das gesamte Areal nicht mehr als 640 Parkplätze erstellt werden dürften. Dies entspreche einem Potential von gut 2'500 Fahrten. Eine Erweiterung der Fahrtenzahl würde der bei der Planung durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung und dem Genehmigungsentscheid des AGR widersprechen. Aus allen Planungsunterlagen ergebe sich der klare Wille, eine umweltrechtliche Mantellinie von maximal 3'000 Fahrten für den gesamten ESP Gümligenfeld vorzuschreiben. Auch aus der Sicht des Erschliessungsrechts ergebe sich eine Limitierung in dieser Grössenordnung. Eine Steigerung auf 4'000 Fahrten und mehr bedinge zwingend eine Anpassung der Anschlussbauwerke zur Nationalstrasse A6. Damit verletze das Bauprojekt wesentliche Planungsgrundlagen und könne wegen der übermässigen Fahrtenzahlen nicht bewilligt werden. Auch wenn man dem Standpunkt folge, es dürften im Perimeter ein verkehrsintensives Vorhaben und daneben weitere Einkaufseinrichtungen mit Potential von weniger als 2'000 Fahrten pro Tag errichtet werden, könnte das Projekt nicht bewilligt werden. Seit etlicher Zeit verursache das Gebäude Feldstrasse 30 eine mutmassliche, aber amtlich nie präzise erhobene Fahrtenzahl von mehr als 2'000 Fahrten pro Tag. Daher könne kein zusätzliches verkehrsintensives Vorhaben an der Feldstrasse 32 bewilligt werden. Selbst wenn die Fahrtenzahl beim Gebäude Feldstrasse 30 auf unter 2'000 Fahrten pro Tag reduziert werden könne, bestehe kein Raum für ein weiteres Fachmarktprojekt mit über 1'000 Fahrten. 500 Fahrten seien bereits durch das Reitsportzentrum besetzt. Eine Neuzuteilung aus anderen regionalen Fahrleistungskontingenten an den ESP Gümligenfeld sei nicht erfolgt.

b) Gestützt auf Art. 44a USG¹⁰ hat der Kanton Bern am 27. Juni 2001 einen neuen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015 erlassen. In zeitlicher Hinsicht ist der Massnahmenplan auf den Planungshorizont von 15 Jahren abgestimmt, wie er auch nach Art. 15 Bst. b RPG gilt. In materieller Hinsicht berücksichtigt er das raumplanerische In-

¹⁰ Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01)

strumentarium und die kantonale Verkehrs- und Energiepolitik.¹¹ Der Massnahmenplan legt nach Verursachergruppen verschiedene Handlungsfelder fest. Das zentrale Element im Bereich Personenverkehr ist das so genannte Fahrleistungsmodell¹². Dieses bezweckt, einerseits die emissionsseitigen Ziellücken beim Personenverkehr bis ins Jahr 2015 zu schliessen und andererseits die Belange von Luftreinhaltung und Klimaschutz auf diejenigen der Raumplanung abzustimmen. Die Massnahme P1 legt die lufthygienischen Rahmenbedingungen für ein kantonales Fahrleistungsmodell fest.¹³ Die Massnahme P2 regelt, wie der bis 2015 zur Verfügung stehende Handlungsspielraum aufgeteilt und bewirtschaftet wird.¹⁴ Der Regierungsrat hat das Fahrleistungsmodell mit der am 24. Juni 2009 beschlossenen Änderung¹⁵ in den Art. 91a ff. BauV¹⁶ verankert.

Das Fahrleistungsmodell beruht auf der Überlegung, dass aufgrund der erwarteten technischen Verbesserungen beim motorisierten Personenverkehr ein begrenztes Verkehrswachstum möglich ist, ohne die Ziele von Luftreinhaltung und Klimaschutz in Frage zu stellen. Anhand einer Emissionsbilanz wird aufgezeigt, dass die Ziele erreicht werden können, wenn die Fahrleistung des motorisierten Personenverkehrs im Kanton Bern bis zum Jahr 2015 um nicht mehr als 8 % oder 1,3 Mio. PW-km/Tag ansteigt. Der Massnahmenplan 2000/2015 legt fest, wie dieser Handlungsspielraum aufgeteilt und bewirtschaftet wird. Dabei wird etwas mehr als die Hälfte der 1,3 Mio. PW-km/Tag für die Grundentwicklung im Kanton reserviert. Der Rest kann zur Realisierung von verkehrsintensiven Vorhaben eingesetzt werden, wobei der kantonale Richtplan die für verkehrsintensive Vorhaben zur Verfügung stehende Fahrleistung nach raumplanerischen Kriterien im Rahmen von Fahrleistungskontingenten verteilt. Die konkrete raumplanerische Umsetzung, die Zuteilung von Fahrleistungen auf einzelne Standorte sowie die Bewirtschaftung der Kontingente erfolgt mittels regionaler Richtpläne.¹⁷ Daran schliesst die Nutzungsplanung an. Sie legt die Standorte für verkehrsintensive Vorhaben, den einem Plangebiet zur Verfügung stehenden Fahrleistungskredit und die gestützt auf das Fahrleistungsmodell errechnete Fahrtenzahl verbindlich fest¹⁸. Vorhaben mit einem Aufkommen von mehr als 2'000 Fahrten DTV gelten als verkehrsintensiv bzw. als überdurchschnittliche Anlagen im Sinne des Massnahmen-

¹¹ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 28 f.

¹² Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 67 ff.

¹³ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 67 f.

¹⁴ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 69 f.

¹⁵ in Kraft getreten am 1. September 2009

¹⁶ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

¹⁷ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 67 ff.

¹⁸ vgl. zum Ganzen BGE 131 II 470 E. 4.2 und 6.1 bis 6.4

plans 2000/2015. Das Bundesgericht hat dieses Instrumentarium mit Entscheid vom 25. Mai 2005¹⁹ als bundesrechtskonform beurteilt.

c) Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der ÜO Gümligenfeld war das Festlegen einer maximalen Fahrtenzahl für den ganzen Perimeter ein Thema. In der ersten Gesamtbeurteilung vom 3. September 1998 beantragte die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KUS)²⁰ dem AGR als Genehmigungsbehörde, in den Überbauungsvorschriften neben der maximalen Parkplatzzahl auch die Maximalzahl der zulässigen Fahrten festzulegen. Mit dieser Änderung waren weder die Gemeinde noch die Grundeigentümerschaft (heutige Beigeladene) einverstanden. Sie bezweifelten, ob dafür eine gesetzliche Grundlage vorhanden sei. Die Grundeigentümerschaft und die Gemeinde erhielten Gelegenheit, ihre Einsprache dem AGR und der KUS zu erläutern. Zudem erklärte die Gemeinde in einem Schreiben, dass es nicht möglich sei, dass bereits das erste Baugesuch alle 640 Parkplätze beanspruche, und dass die Absicht bestehe, sämtliche Baufelder zu überbauen. Gestützt darauf verfasste die KUS eine neue Gesamtbeurteilung und kam zum Schluss, dass die Überbauungsvorschriften eine Einschränkung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bewirkten und dass die ÜO Gümligenfeld in diesem Sinne die umweltrechtlichen Bestimmungen erfülle.²¹ Das Podium war als Einsprecher am Genehmigungsverfahren beteiligt. Es beantragte unter anderem, Art. 17 Abs. 1 ÜO Gümligenfeld sei insofern zu ergänzen, dass höchstens 2'000 Fahrten zulässig seien.²² Gestützt auf einen Mitbericht der KUS lehnte das AGR diese Ergänzung der Vorschriften ab²³ und genehmigte die ÜO Gümligenfeld ohne die Festlegung einer maximalen Fahrtenzahl. Die Genehmigungsverfügung wurde rechtskräftig. Auch wenn im Rahmen des Genehmigungsverfahrens eine maximale Fahrtenzahl im Umfang von 2'000 bis 3'000 Fahrten pro Tag für den ganzen Perimeter thematisiert worden war, wurde in der ÜO Gümligenfeld somit keine Fahrtenbegrenzung vorgeschrieben. Die Umweltverträglichkeit der ÜO Gümligenfeld wurde allein durch die Festlegung einer maximalen Parkplatzzahl²⁴ und mit der Bestimmung gewährleistet, es sei mit jedem Baugesuch nachzuweisen, dass für die verbleibenden Baugrundstücke eine anteilmässige Anzahl Parkplätze übrig bleibe (Art. 17 Abs. 8 ÜO Gümligenfeld). Jene Fahrtenzahlen stützten sich zudem nicht auf das Fahrleistungsmodell, das heute anwendbar ist.

¹⁹ BGE 131 II 470

²⁰ heute: Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE)

²¹ Verfügung des AGR vom 28. Dezember 1998 betreffend Genehmigung der ÜO Gümligenfeld, S. 7 (teilweise aufgehoben durch den Entscheid der JGK vom 23. März 1999) bzw. Verfügung des AGR vom 28. Mai 1999 betreffend Genehmigung der ÜO Gümligenfeld, S. 8

²² Verfügung des AGR vom 28. Mai 1999 betreffend ÜO Gümligenfeld, S. 10

²³ Verfügung des AGR vom 28. Mai 1999 betreffend ÜO Gümligenfeld, S. 11

²⁴ 640 Parkplätze, vgl. Art. 17 Abs. 1 ÜO Gümligenfeld

Der VCS und das Podium können daher daraus nichts zu ihren Gunsten ableiten. Die Umweltverträglichkeit des Bauprojektes der Implenia ist gestützt auf das heute geltende Recht und aufgrund der aktuellen Unterlagen zu beurteilen.

d) Das Fahrleistungsmodell unterscheidet zwischen Vorhaben, die Teil der Grundentwicklung sind, und Vorhaben, die verkehrsintensiv sind. Als verkehrsintensiv gelten Vorhaben, die mehr als 2'000 neue oder zusätzliche Fahrten DTV erzeugen; diese benötigen einen Fahrleistungskredit.²⁵ Vorhaben, die weniger als 2'000 Fahrten DTV erzeugen, können ohne Anrechnung an den Fahrleistungskredit bewilligt werden. Im regionalen Richtplan Teil 1 der Region Bern wird der ESP Gümligenfeld als Standort für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung festgesetzt und es wird ihm ein Fahrtenkontingent von 24'500 Pw-km/Tag zugeteilt. Das entspricht 2'500 Fahrten DTV. Es kann also lediglich ein verkehrsintensives Vorhaben im Perimeter des ESP Gümligenfeld bewilligt werden. Sein Standort ist bisher noch nicht im Rahmen der Nutzungsplanung grundeigentümergebunden festgelegt worden. Es ist daher Aufgabe der Baubewilligungsbehörde, den Fahrtenkredit einem Bauvorhaben im Perimeter zuzuweisen.²⁶

Im vorliegenden Fall hat sich die Vorinstanz dazu entschlossen, den zur Verfügung stehenden Fahrtenkredit dem Bauvorhaben der Implenia zuzuweisen. Ein anderes verkehrsintensives Vorhaben ist bisher nicht bewilligt worden. Insbesondere verfügt das Gebäude Feldstrasse 30 über keinen Fahrtenkredit. Es darf daher nicht mehr als 2'000 Fahrten DTV generieren.²⁷ Dies durchzusetzen ist Sache der Gemeinde als zuständige Baupolizeibehörde. Das Reitsportzentrum erzeugt unbestritten weniger als 2'000 Fahrten DTV. Sowohl das Gebäude Feldstrasse 30 als auch das Reitsportzentrum sind daher Teil der Grundentwicklung. Das Fahrleistungskontingent ist durch die bestehenden Bauten und Anlagen also noch nicht ausgeschöpft worden.

e) Zusammenfassend steht fest, dass sich für das Gümligenfeld weder aus der ÜO noch aus dem Fahrleistungsmodell eine Fahrtenbegrenzung auf maximal 3'000 Fahrten DTV ergibt. Das Vorhaben verletzt daher weder Planungsgrundlagen noch weist es eine übermässige Fahrtenzahl auf. Es besteht auch keine Grundlage, die Fahrten - wie im

²⁵ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 67; Art. 91a ff. BauV; Bger 1A.293/2005 vom 10. Juli 2006 betreffend Überbauungsordnung "Dorfzentrum Münsingen" E. 3.3.2, VGE 22407/22408/22410 vom 13. Juli 2006 i.S. M. AG, E. 8.4

²⁶ Vortrag der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion an den Regierungsrat vom 12. Mai 2009, betreffend Bauverordnung (Änderung), S. 14; Art. 91d BauV

²⁷ vgl. dazu BDE RA Nr. 110/2009/45 vom 27. August 2009

Eventualbegehren Ziff. 1 verlangt - derart zu begrenzen, dass zusammen mit dem bestehenden Fachmarktgebäude Feldstrasse 30 nicht mehr als 3'000 Fahrten DTV generiert werden.

3. Zonenkonformität

a) VCS und Podium bestreiten die Zonenkonformität des Vorhabens. Einkaufszentren seien explizit ausgeschlossen. Das Projekt, dessen Verkaufsnutzung noch nicht bekannt sei, müsse in Verbindung mit dem angrenzenden Fachmarktgebäude Feldstrasse 30 als Einkaufszentrum betrachtet werden. Gestützt auf Art. 26 BauV müsse eine öV-Erschliessung der Güteklasse B bestehen.

b) Nach Art. 6 Abs. 1 ÜO Gümligenfeld sind Nutzungen für Gewerbe-, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe sowie Fachmärkte zulässig. Ausgeschlossen sind Einkaufszentren im Sinne von Art. 24 BauV²⁸ und andere Nutzungen, die einen grossen Publikumsverkehr in Wohngebieten verursachen. Dem Erläuterungsbericht²⁹ ist zu entnehmen, dass unter Produktionsbetrieben nichtindustrielle Betriebe zu verstehen sind. Insbesondere sind auch EDV-Betriebe, Hersteller von Software oder ähnlichen Produkten zugelassen. Unter Fachmärkten sind Verkaufseinheiten zu verstehen, die nicht Güter des täglichen Bedarfs anbieten.³⁰ Laut Erläuterungsbericht ist das Gümligenfeld das letzte grossflächig zusammenhängende Gebiet in der Gemeinde, das für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe vorgesehen ist.³¹ Angestrebt wird eine dichte und gestalterisch überdurchschnittliche Überbauung mit breitem Angebot an Arbeitsplätzen für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Zulässig sind Bauten für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe ohne grösseren Publikumsverkehr. Nicht zulässig sind insbesondere Einkaufszentren, Freizeitanlagen und andere Nutzungen, die einen grösseren Verkehr zur Folge haben.³² Das Planungsgebiet ist prädestiniert für Nutzungen, die von der guten Verkehrslage zur Nationalstrasse profitieren. Es sind daher vorwiegend Nutzungen anzusiedeln, die auf den Autobahnanschluss ausgerichtet sind.³³

²⁸ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

²⁹ Erläuterungsbericht zur ÜO Gümligenfeld mit Zonenplanänderung (nachfolgend Erläuterungsbericht)

³⁰ Erläuterungsbericht, Teil 1: Planung, S. 4

³¹ Erläuterungsbericht, Teil 1: Planung, S. 2

³² Erläuterungsbericht, Teil 1: Planung, S. 1

³³ Erläuterungsbericht, Teil 1: Planung, S. 4

c) Laut Art. 24 Abs. 1 BauV sind Einkaufszentren Verkaufseinheiten des Detailhandels, die aus einem oder aus mehreren Geschäften bestehen und ein breites, mehreren Geschäftszweigen angehörendes Warensortiment anbieten. Es genügt, wenn das Angebot aus Lebensmitteln und anderen Gegenständen des täglichen Bedarfs besteht.³⁴ Laut verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung werden diese Voraussetzungen von den Filialen der Grossverteiler in aller Regel erfüllt, selbst wenn ihre Verkaufsfläche kleiner ist als 500 m², da sie stets ein breites Sortiment an Lebensmitteln und anderen Gegenständen des täglichen Verbrauchs anbieten.³⁵ Nicht als Einkaufszentrum beurteilt hat das Verwaltungsgericht beispielsweise einen Grosshandelsspezialisten³⁶, ein Geschäft, das nur Gegenstände des Wohnbedarfs anbot³⁷ oder eine Liegenschaft, in der Elektroartikel, Gegenstände des Erotikbereichs sowie Schuhe und Autos angeboten wurden.³⁸ Aus dem von VCS und Podium erwähnten publizierten Entscheid betreffend eine Überbauungsordnung für ein Fachmarktcenter mit Heim- und Hobby-Utensilien, Möbeln und Gartenutensilien³⁹ ergibt sich nichts anderes. Die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) führte zwar aus, dass der Begriffsdefinition nach Art. 24 Abs. 1 BauV kein Hinweis auf ein bestimmtes Warenangebot zu entnehmen sei, sie entschied jedoch nicht darüber, ob es sich im konkreten Fall noch um einen Fachmarkt oder ein Einkaufszentrum handelte. Sie kam viel mehr zum Schluss, dass die Bestimmungen der BauV betreffend Anschluss von Einkaufszentren an öffentliche Verkehrsmittel auf die fragliche Überbauungsordnung anwendbar seien.

Zurzeit ist noch nicht bekannt, welche Fachmärkte in das Gebäude Feldstrasse 32 einziehen werden. Nach der oben erwähnten Rechtsprechung dürften wohl etwa zwei bis drei verschiedene Fachmärkte mit einem beschränkten Warensortiment zulässig sein. Eine Ausdehnung des Warensortiments auf weitere Geschäftszweige käme demgegenüber wohl einer baubewilligungspflichtigen Nutzungsänderung gleich⁴⁰, da geprüft werden müsste, ob die Zonenvorschriften immer noch eingehalten sind (aArt. 4 Abs. 2 Bst. d Ziff. 2 BewD⁴¹).

³⁴ vgl. dazu und zum Folgenden Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 3. Aufl., Band I, Bern 2007, Art. 19-20 N. 12

³⁵ VGE 18977 vom 8. Februar 1994 E. 5 c betreffend eine Migros-Filiale mit 332 m² Verkaufsfläche

³⁶ VGE 17387-17390 vom 22. Juni 1987 E. 4 d

³⁷ VGE 17653 vom 19. Dezember 1988 E. 2

³⁸ VGE 22407/22408/22410 vom 13. Juli 2006 E. 7

³⁹ BVR 2004 S. 33 ff.

⁴⁰ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 19-20 N. 12

⁴¹ Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1); seit 1.9.2009 ist eine neue Fassung von Art. 4 BewD in Kraft, an der Rechtslage ändert sich dadurch nichts

d) Ein Einkaufszentrum kann nicht nur in einem, sondern auch in zwei oder mehreren benachbarten Gebäuden untergebracht werden. Entscheidend ist, ob gestützt auf ein Gesamtkonzept von einer Verkaufseinheit gesprochen werden kann. Mehrere Geschäfte bilden dann eine Verkaufseinheit, wenn sie im Rahmen eines baulichen oder organisatorischen Gesamtkonzepts wirtschaftlich Teil des Unternehmens sind.⁴² Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt. Zwischen dem Fachmarktgebäude der Implenia und dem Gebäude an der Feldstrasse 30 besteht weder baulich noch organisatorisch ein Zusammenhang.

e) Da kein Einkaufszentrum im Sinne von Art. 19 Abs. 2 BauG bewilligt werden soll und aufgrund der Zonenvorschriften auch nicht bewilligt werden könnte, ist Art. 26 BauV im vorliegenden Fall nicht anwendbar. Diese Bestimmung bezieht sich einzig auf Einkaufszentren (und nach Rechtsprechung der JGK auch auf Fachmarktzentren), für die eine Überbauungsordnung vorgeschrieben ist. Die Rüge, das Gümligenfeld sei nicht genügend mit öffentlichem Verkehr erschlossen und dürfe deshalb nicht eingezont werden (Art. 74 Abs. 1 BauG), hätte anlässlich des Erlasses der baurechtlichen Grundordnung vorgebracht werden müssen. Art. 58 Abs. 4 GBR⁴³ betreffend die Zone mit Planungspflicht (ZPP) "Gümligenfeld" schreibt vor, dass in der ÜO unter anderem Vorschriften über die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu erlassen sind. Die Erschliessung des Gebiets mit öffentlichem Verkehr ist in der ÜO Gümligenfeld thematisiert und geregelt worden. Dass diese Bestimmungen nicht der baurechtlichen Grundordnung entsprechen, hätte beim Erlass der ÜO gerügt werden müssen.

Dem UVB kann entnommen werden, dass zwischen der Autobahnbrücke und dem Kreisel Feldstrasse eine neue Bushaltestelle der RBS erstellt und der Viertel-Stunden-Takt den Öffnungszeiten des Media-Marktes angepasst worden ist. Diese Bushaltestelle ist weniger als 300 m von den Eingängen des künftigen Fachmarktes entfernt und weist eine Erschliessungsgüteklasse C auf.⁴⁴ Das bestehende Angebot an öffentlichem Verkehr dürfte den Anforderungen von Art. 26 BauV genügen. Es ist weder vorgeschrieben noch besteht eine kantonale Praxis, dass bei Einkaufszentren generell eine Erschliessungsgüteklasse B verlangt wird. Der kantonale Richtplan regelt lediglich, welchen Erschliessungsvoraussetzungen durch den öffentlichen Verkehr die Gebiete für Neueinzonungen genügen müs-

⁴² Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 19-20 N. 12; BVR 1988 S. 349 E. 3

⁴³ Baureglement der Einwohnergemeinde Muri vom 6. Juni 1993 (GBR)

⁴⁴ Umweltverträglichkeitsbericht betreffend Neubau Fachmarkt vom April 2007 mit Ergänzungen vom September 2008 (nachfolgend Umweltverträglichkeitsbericht), S. 17

sen.⁴⁵ Für ESP-A Standorte wie das Gümligenfeld⁴⁶ genügt nach diesen Vorgaben eine Erschliessungsgüteklasse D.⁴⁷

f) Zusammenfassend steht fest, dass das geplante Fachmarktzentrum zonenkonform ist. Anders als der VCS und das Podium meinen, muss es nicht zusammen mit dem Nachbargebäude als Einkaufszentrum beurteilt werden, da es an einem Gesamtkonzept fehlt.

4. Erschliessung

a) VCS und Podium machen geltend, das Areal sei im Zeitpunkt der Baubewilligung nicht hinreichend erschlossen und die Erschliessung sei nicht sichergestellt. Das TBA habe in seiner Einsprache gegen das Bauvorhaben darauf hingewiesen, dass die Anbindung des ESP an die Nationalstrasse bauliche Erweiterungen (Waldrainkreisel) erfordere. Das ASTRA weise in seiner Stellungnahme unter Bezug auf das Verkehrsgutachten der Implexia darauf hin, dass das Strassennetz durch das Projekt überlastet würde und eine Kapazitätssteigerung im Umfeld des Autobahnanschlusses Muri bedinge. Die Kreisel Feldstrasse und Gümligenfeld würden überlastet. Das ASTRA verfüge über kein Projekt, welches die Kapazität der Gümligenfelderschliessung zur Autobahn verbessern könnte. Es sei bereit, im Fall einer Baubewilligung provisorische Massnahmen baulicher oder betrieblicher Art zu prüfen. Der angefochtene Entscheid halte fest, das Verkehrsaufkommen nach der Eröffnung des Fachmarkts könne nur nach Anpassung der Verkehrsanlagen bewältigt werden. Diese erfolge durch das ASTRA. Da dies noch nicht gewährleistet sei, erfolge eine entsprechende Auflage. Dieses Vorgehen verletze Art. 7 BauG. Ein allfälliges Provisorium sei ungenügend. Da die Nationalstrasse A6 im Bereich Einfahrt Muri oft überlastet und stauegefährdet sei, könnte das Provisorium des ASTRA vorwiegend darin bestehen, den Verkehrsfluss auf der Stammachse zu priorisieren und damit Rückstaus auf dem kantonalen und kommunalen Strassennetz in Kauf zu nehmen. Die Auswirkungen eines solchen Szenarios auf die Belastung von Wohngebieten sei nicht untersucht worden. Rechtlich gesehen unterteile die Vorinstanz die Baubewilligung in eine Teilbewilligung für die Bauinvestition und eine Zusatzbewilligung für die Nutzung der Anlage. Das sei vom Baugesetz nicht vorgesehen.

⁴⁵ Massnahmenblatt A_05 Baulandbedarf Arbeiten bestimmen

⁴⁶ Massnahmenblatt C_04 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren

⁴⁷ Massnahmenblatt A_05 Baulandbedarf Arbeiten bestimmen

b) Bauvorhaben dürfen nur bewilligt werden, wenn sichergestellt ist, dass das Baugrundstück auf den Zeitpunkt der Fertigstellung des Baus oder der Anlage, wenn nötig bereits bei Baubeginn, genügend erschlossen sein wird (Art. 7 Abs. 1 BauG). Die Erschliessung ist genügend, wenn die Zufahrtsstrasse hinreichend nahe an Bauten und Anlagen heran führt und diese für Wehrdienste und Sanität gut erreichbar sind (Art. 7 Abs. 2 Bst. a BauG). Die Erschliessungsanlagen müssen den Beanspruchungen gewachsen sein, die sich aus der Nutzung des Baugrundstücks und der weiteren Grundstücke ergeben können, denen sie nach der Planung zu dienen bestimmt sind. Wo eine ÜO besteht oder vorgeschrieben ist, hat sich die Erschliessung nach ihr zu richten (Art. 7 Abs. 4 BauG). Eine ÜO ist ein (Sonder-)Nutzungsplan der dazu dient, für bestimmte Bauvorhaben eine angepasste bau- und planungsrechtliche Ordnung zu schaffen. Wer mit den Festlegungen einer ÜO nicht einverstanden ist, kann und muss im Planerlassverfahren Einsprache erheben (Art. 60 BauG) und anschliessend den Genehmigungsbeschluss auf dem ordentlichen Rechtsweg anfechten (Art. 61a BauG). Im nachfolgenden Baubewilligungsverfahren kann sie grundsätzlich nicht mehr in Frage gestellt werden. Eine akzessorische Prüfung der ÜO ist in diesem Stadium grundsätzlich ausgeschlossen.⁴⁸

c) Laut Art. 1 ÜO Gümligenfeld werden unter anderem die planerischen Voraussetzungen für die Realisierung der gesamthaften Gestaltung der Verkehrserschliessung und der Gestaltung der Anschlussbauwerke an das öffentliche Strassennetz bestimmt. In der ÜO sind unter anderem die Lage, Abmessungen und Höhenkoten der Basiserschliessung mit den Anschlussbauwerken an das öffentliche Strassennetz (Zufahrtsstrassen, Verkehrskreisel, Trottoir, Wege) verbindlich geregelt (Art. 4 Bst. d ÜO Gümligenfeld). Vor Baubeginn müssen die notwendigen Erschliessungsbauwerke für Verkehr sowie Ver- und Entsorgung für die jeweilige Bauetappe gesichert sein. Das betrifft in der ersten Bauetappe insbesondere den Anschlusskreisel an die Feldstrasse (Art. 14 Abs. 1 ÜO Gümligenfeld). Die ÜO Gümligenfeld umfasst insbesondere die Strassenprojekte Moosstrasse sowie Erschliessungsstrasse und Kreisel. Laut Erläuterungsbericht hat sich der Individualverkehr im Wesentlichen auf die Autobahn auszurichten.⁴⁹ Um eine direkte Anbindung des Gebietes an das übergeordnete Netz sicherzustellen, erfolgt die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr ausschliesslich ab der Feldstrasse. Damit wird eine direkte Zufahrt zur Autobahn ohne Belastung von Wohnquartieren möglich. Der Anschluss wird in Form eines Kreisels ausgebildet. Die Abmessungen des Kreisels erlauben die Befahrbarkeit mit sämtli-

⁴⁸ BGE 131 II 103 E. 2.4.1 mit weiteren Hinweisen; VGE 100.2008.23503 vom 24.04.2009 E. 2.2

⁴⁹ Erläuterungsbericht, Teil 1: Planung, S. 1

chen Fahrzeugkategorien für alle Verkehrsbeziehungen.⁵⁰ Der Genehmigungsverfügung des AGR kann entnommen werden, dass der Kanton das Gümligenfeld schon 1991 als prädestiniert für Gewerbe und Handel mit intensivem Strassenverkehr betrachtete (sogeannter Entlastungsstandort). Das hing vor allem mit seiner Lage neben der Autobahn N6 und dem direkten Autobahnanschluss zusammen.⁵¹ Die Planung der ÜO Gümligenfeld erfolgte zusammen mit der Erschliessungsplanung des Kantons: Die BVE genehmigte am 26. Januar 1998 den Strassenplan Kreisel Eichholzweg und Feldstrasse (Thunstrasse).⁵² Dieser Strassenplan sah im wesentlichen den Bau von zwei Kreiseln, den Bau von Fussgängerschutzinseln in den Kreiselzufahrten sowie den Ausbau des Trottoirs auf der Brücke über die N6 zu einem kombinierten Rad-/Gehweg vor. Damit sollte sichergestellt werden, dass die im Zusammenhang mit der vorgesehenen Überbauung des Gümligenfelds zu erwartende Verkehrszunahme auf der Kantonsstrasse störungsfrei abgewickelt werden kann.⁵³ Die in der Genehmigungsverfügung erwähnten 2'500 bis 3'000 Fahrten stehen nicht im Zusammenhang mit der Dimensionierung der Zufahrt, sondern mit der Umweltverträglichkeit (Luftreinhaltung).⁵⁴

Die Frage der Erschliessung wurde somit in der ÜO Gümligenfeld verbindlich festgelegt. Es bestehen weder Unklarheiten noch Ermessensspielräume. VCS und Podium hatten bereits im Planerlassverfahren die Möglichkeit, Kenntnis von der geplanten Erschliessung zu nehmen. Sie hätte ihre Einwände in jenem Verfahren vorbringen können und müssen. VCS und Podium machen nicht geltend und es ist auch nicht ersichtlich, dass sich die rechtlichen Verhältnisse seit Planerlass wesentlich geändert haben oder dass das öffentliche Interesse am Plan dahingefallen ist. Es besteht folglich kein Anlass, ausnahmsweise eine akzessorische Überprüfung der ÜO Gümligenfeld im Baubewilligungsverfahren vorzunehmen. Die Erschliessung kann im Baubewilligungs- und im Baubeschwerdeverfahren nicht mehr thematisiert werden. Insoweit ist auf die Beschwerden nicht einzutreten.

⁵⁰ Erläuterungsbericht, Teil 2: Technik, S. 4

⁵¹ Verfügung des AGR vom 28. Dezember 1998 betreffend Genehmigung der ÜO Gümligenfeld, S. 3 (teilweise aufgehoben durch den Entscheid der JGK vom 23. März 1999) bzw. Verfügung des AGR vom 28. Mai 1999 betreffend Genehmigung der ÜO Gümligenfeld, S. 4

⁵² Gesamtbeurteilung der KUS vom 3. Dezember 1998 betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung Überbauungsordnung Gümligenfeld, S. 3, Vorakten pag. 60

⁵³ Verfügung des AGR vom 28. Dezember 1998 betreffend Genehmigung der ÜO Gümligenfeld, S. 4 (teilweise aufgehoben durch den Entscheid der JGK vom 23. März 1999) bzw. Verfügung des AGR vom 28. Mai 1999 betreffend Genehmigung der ÜO Gümligenfeld, S. 5

⁵⁴ Verfügung des AGR vom 28. Mai 1999 betreffend Genehmigung der ÜO Gümligenfeld, S. 6 ff.

d) Im Übrigen könnte die Baubewilligung nur dann verweigert werden, wenn die Zufahrt ungenügend ist, nicht aber, wenn das übergeordnete Strassennetz den Ansprüchen nicht (mehr) genügt.⁵⁵ Unter der Zufahrt wird die Strassenverbindung zwischen dem Baugrundstück und dem allgemeinen Strassennetz verstanden. Sie umfasst gemäss Art. 6 Abs. 1 BauV die Hauszufahrt, den anschliessenden Strassenabschnitt, soweit darauf der Ziel- und Quellverkehr des erschlossenen Gebiets überwiegt, und dessen Anschluss an eine Strasse mit vorwiegend Allgemeinverkehr.⁵⁶ Das bestehende Strassennetz ist bereits heute in den Spitzenzeiten vollständig ausgelastet. In den kommenden Jahren wird eine Kapazitätssteigerung des Strassennetzes im Umfeld des Autobahnanschlusses Muri nötig⁵⁷. Insbesondere weist der Kreisel Feldstrasse, der bereits heute ausgelastet ist, kaum mehr Kapazitätsreserven auf.⁵⁸ Dabei handelt es sich um ein Problem des übergeordneten Strassennetzes. Der fragliche Strassenabschnitt gehört nicht zur Zufahrt im Sinne von Art. 6 Abs. 1 BauV, da hier nicht der Ziel- und Quellverkehr zum Gümligenfeld, sondern der allgemeine Durchgangsverkehr überwiegt.⁵⁹ Das ASTRA, das für den Ausbau des Anschlusses Muri zuständig ist, hat sich bereit erklärt, die Verkehrssituation zu überprüfen und gegebenenfalls provisorische Massnahmen baulicher oder betrieblicher Art, zu treffen.⁶⁰ Der Kreisel Gümligenfeld, der zur Erschliessung des Fachmarktgebäudes gehört und das Gümligenfeld mit dem allgemeinen Strassennetz verbindet, wird mit der Betriebsaufnahme zwar voraussichtlich nahe an die zulässige Belastung gelangen; die Verkehrsqualität wird aber in den Spitzenstunden ausreichend sein.⁶¹ Die strassenmässige Erschliessung des Baugrundstücks ist daher im vorliegenden Fall genügend.

5. Parkplätze

a) VCS und Podium beantragen, die Parkplatzzahl sei auf 142 Parkplätze zu limitieren. Das Eventualbegehren ziele auf eine Minimierung der Umweltauswirkungen. Die Schadstoffbelastung im Bereich Thunstrasse in Muri liege über den Jahresgrenzwerten. Deshalb dürften in der Umgebung des Projekts nur noch geringe Verkehrszunahmen bewilligt wer-

⁵⁵ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 7/8 N. 14, S. 77, mit Hinweis auf VGE 21504 vom 14. April 2003 E. 7 c

⁵⁶ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 7/8 N. 14

⁵⁷ Roduner BSG + Partner, Muri Gümligenfeld Neubau Fachmarktgebäude, Verkehrsgutachten zum UVB vom 29. März 2007 (nachfolgend Verkehrsgutachten zum UVB); Botschaft des Grossen Gemeinderates von Muri an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger für die Urnenabstimmung vom 24. Februar 2008, S. 28

⁵⁸ Verkehrsgutachten zum UVB, S. 18

⁵⁹ Verkehrsgutachten zum UVB, S. 12 ff.

⁶⁰ Schreiben des ASTRA vom 19. August 2008 an die Bauverwaltung Muri, Vorakten pag. 260 ff.

⁶¹ Verkehrsgutachten zum UVB S. 19

den. Die Berechnung der Parkplatzzahl werde bestritten. Nach Art. 24 Abs. 2 BauV sei nur die halbe Bruttogeschossfläche (BGF) bei Ausstellungs- und Verkaufsräumen von Möbelgeschäften, Lager- und Verkaufsflächen für Pflanzen und Gartenbedarf anzurechnen. 90 % der Nutzfläche solle für den Verkauf solcher Güter verwendet werden. Zulässig seien bloss 142 Parkplätze. Davon seien mindestens 16 Parkplätze für das Personal baulich abzutrennen. Sollte die hälftige Anrechnung der Verkaufsfläche abgelehnt werden, müsste darauf geachtet werden, dass die nicht dem Verkauf zugeordneten Abstellplätze baulich abgetrennt würden.

b) Die zulässige Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge wird gestützt auf Art. 49 ff. BauV ermittelt. Massgebend für die Berechnung ist unter anderem die BGF im Sinne von Art. 93 BauV (Art. 49 Abs. 2 BauV). Als anrechenbare BGF gilt die Summe aller dem Wohnen oder dem Gewerbe dienenden oder hierfür verwendbaren ober- und unterirdischen Geschossflächen einschliesslich der Mauer- und Wandquerschnitte (Art. 93 Abs. 2 BauV). Diese Bestimmung unterscheidet nicht, ob Verkaufsräume einen geringen oder einen grossen Kundenstrom aufweisen.

Laut Art. 20 Abs. 3 BauG bedürfen Einkaufszentren unter anderem dann einer Überbauungsordnung, wenn sie ausserhalb von Geschäftsgebieten eine Verkaufsfläche von über 500 m² aufweisen. Art. 24 Abs. 2 BauV regelt, wie diese Verkaufsfläche berechnet wird. Die massgebende Verkaufsfläche ist gleich der BGF aller Verkaufsräume. Nur zur Hälfte angerechnet werden Verkaufsräume mit einem im Verhältnis zur Fläche geringen Kundenstrom, wie Ausstellungs- und Verkaufsräume von Möbelgeschäften, Lager- und Verkaufsflächen für Pflanzen und Gartenbedarf. Für die Parkplatzberechnung ist diese Bestimmung nicht einschlägig.

c) Wie die Beigeladenen zu Recht ausführen, wird die Anzahl der zulässigen Fahrten nicht mehr über die Anzahl Parkplätze, sondern mit dem Fahrleistungsmodell gesteuert. Zur Minimierung der Umweltauswirkungen ist daher weder eine Reduktion der Parkplatzzahl noch eine bauliche Abtrennung der Parkplätze für die Beschäftigten erforderlich. Die Parkplatzzahl wurde daher zu Recht gestützt auf Art. 53 BauV berechnet und ist nicht zu beanstanden. Der Eventualantrag Ziff. 2 ist daher abzuweisen.

6. Parkplatzgebühren

a) VCS und Podium beantragen, die Bauherrschaft und die künftigen Nutzenden seien zu verpflichten, Kundenparkplätze ab der ersten Minute zu bewirtschaften und nur gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen. Diese Auflage reduziere unplanmässige Gelegenheitsfahrten in den ESP und motiviere, den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad zu benutzen. Gleichzeitig generiere die Parkplatzgebühr Einnahmen, welche zur notwendigen Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr einzusetzen sei. In vergleichbaren Zentren der Region würden Parkplatzabgaben erhoben.

b) Weder das kantonale noch das kommunale Recht enthalten eine gesetzliche Grundlage gestützt auf welche die Bauherrschaft im jetzigen Zeitpunkt zur Bewirtschaftung von Kundenparkplätzen und zur Verwendung von Parkplatzgebühren für die Förderung des öffentlichen Verkehrs verpflichtet werden könnte. Das Fahrleistungsmodell sieht vor, dass solche Massnahmen dann getroffen werden müssen, wenn die bewilligte Fahrtenzahl um mehr als 10 % überschritten wird. Der angefochtene Entscheid enthält entsprechende Auflagen, die von der Implenia akzeptiert werden. Der Eventualantrag Ziff. 3 ist daher abzuweisen.

7. Zustimmung ASTRA

a) Die Vorinstanz hat die Gesamtbewilligung unter anderem mit der Auflage erteilt, dass die Eröffnung des Fachmarktgebäudes für den Publikumsverkehr erst nach Erhalt einer schriftlichen Genehmigung durch die Baukommission erfolge. Die schriftliche Genehmigung erfolge erst nach Vorliegen einer Bestätigung des ASTRA, dass die provisorischen oder definitiven Verkehrsanlagen den zusätzlichen Anforderungen gewachsen seien und dem Verkehr übergeben werden dürften. Zur Begründung hat sie ausgeführt, um das Verkehrsaufkommen nach der Eröffnung des Fachmarktgebäudes der Implenia bewältigen zu können, bedürften die Verkehrsanlagen entsprechender Anpassungen. Diese Anpassungen erfolgten durch das ASTRA. Damit gewährleistet werde, dass das Fachmarktgebäude für den Publikumsverkehr erst eröffnet werde, wenn die Verkehrsanlagen in der Lage seien, dem entstehenden Mehrverkehr von 2'500 Fahrten DTV zu bewältigen, werde im Entscheid eine entsprechende Auflage formuliert.

b) Die Implemia beantragt, diese Auflage sei aufzuheben, da sie zur Folge habe, dass trotz Baubewilligung nicht gebaut werden könne. Solange offen bleibe, ob und wann das Gebäude genutzt werden könne, finanziere keine Bank ein Projekt. Die Bauherrschaft könne die Auflage nicht umsetzen. Eine Anpassung des Nationalstrassennetzes hänge einzig vom ASTRA ab. Es handle sich daher um eine Bedingung, nicht um eine Auflage. Die Baubewilligung für den Fachmarkt dürfe nicht davon abhängig gemacht werden, dass das übergeordnete Strassennetz ausgebaut werde. Es sei keineswegs sicher, dass das übergeordnete Strassenprojekt durch das Bauprojekt überlastet werde. In seinem Fachbericht habe das ASTRA festgehalten, dass dem Bauvorhaben aus Sicht der Nationalstrassengesetzgebung keine Bestimmungen entgegenstünden. Das ASTRA habe zwischenzeitlich die Situation weiter geprüft und sehe nun vor, wenn nötig auf den Eröffnungszeitpunkt des Fachmarkts mittels provisorischer Verkehrsführung die Erschliessung sicherzustellen.

c) Ausnahme- und Baubewilligungen können mit Bedingungen oder Auflagen - sogenannten Nebenbestimmungen - verknüpft werden (Art. 29 Abs. 2 und Art. 38 Abs. 3 BauG). Bedingungen sind entweder Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit die Baubewilligung genutzt werden darf (Suspensivbedingung), oder Vorbehalte, deren Eintritt den Wegfall der Bewilligung zur Folge hat (Resolutivbedingung). Auflagen sind Pflichten, die mit einer Baubewilligung verbunden sind. Wie die Implemia zu Recht geltend macht, handelt es sich bei der umstrittenen Nebenbestimmung nicht um eine Auflage, sondern um eine Bedingung. Die falsche Bezeichnung der Nebenbestimmungen hat aber keine Auswirkungen auf deren Zulässigkeit.

d) Der Gesuchsteller, dessen Bauvorhaben den gesetzlichen Anforderungen entspricht, hat grundsätzlich Anspruch auf eine unbefristete, unwiderrufliche, bedingungslose und unbelastete Baubewilligung. Ihre Nutzung unterliegt lediglich den Bedingungen und Auflagen, die von Gesetzes wegen allgemein für solche Bewilligungen gelten. Wenn ein Bauvorhaben den gesetzlichen Anforderungen klar nicht entspricht, kann der Mangel nicht mit Bedingungen oder Auflagen geheilt werden. Bedingungen und Auflagen zu einer Baubewilligung kommen daher nur bei Bauvorhaben in Betracht, die je nach ihrer Gestaltung oder Einrichtung oder je nach der Art der Nutzung oder Betriebsführung gesetzeskonform oder gesetzwidrig sein können. Bedingungen und Auflagen sind in solchen Fällen das Mittel da-

zu, die gesetzwidrigen Auswirkungen zu verhindern. Insoweit sind sie gegenüber der Alternative des Bauabschlags das mildere Mittel⁶².

Wie in Erwägung 4 dargelegt, ist das Bauvorhaben genügend erschlossen. Davon ging offensichtlich auch die Vorinstanz aus. Andernfalls hätte sie den Bauabschlag erteilen müssen, da eine mangelhafte Erschliessung nicht mit Nebenbestimmungen „gerettet“ werden kann. Die Gemeinde begründet die Suspensivbedingung mit der Überlastung des Autobahnanschlusses Muri. Das hängt aber nicht direkt mit dem Bauvorhaben der Implanien, sondern mit der Situation auf dem allgemeinen Strassennetz zusammen. Es fehlt daher der nötige sachliche Zusammenhang mit dem Bauvorhaben. Aus Sicht des für die Nationalstrassen zuständigen ASTRA sind keine Auflagen und Bedingungen erforderlich.⁶³ Die umstrittene Nebenbestimmung wird daher aufgehoben.

8. Nutzungseinschränkung

a) Die Gesamtbewilligung wurde mit der Auflage erteilt, dass die Verkaufsflächen gemäss Tabelle 5 im UVB zu vermieten seien. Es dürften höchstens 10 % der Verkaufsfläche an Fachmärkte mit erhöhtem Verkehrsaufkommen vermietet werden. Die Implanien beantragt, diese Auflage sei aufzuheben. Sie weist darauf hin, dass sie sich bereits vor dem Gesamtentscheid gegen die Übernahme dieser Auflage aus der Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeitsprüfung verwahrt habe. Die Vorinstanz sei gar nicht darauf eingetreten. Insofern sei der Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt. Weder der angefochtene Entscheid noch der UVB würden sich dazu äussern, wie die Auflage umzusetzen sei. Die Auflage könne nicht bedeuten, dass die Vermietung vorgängig zu bewilligen sei. Die Auflage ziele offensichtlich darauf hin, die Einhaltung der maximal zulässigen 2'500 Fahrten DTV einzuhalten. Die Zielsetzung sei rechtmässig, das Mittel hingegen nicht. Die massgebende Vorschrift sei die Fahrtenzahl. Diese sei zu überwachen und gegebenenfalls zu definieren. Aus dem UVB gehe zwar beispielhaft hervor, was mit dem Begriff „Fachmärkte mit erhöhtem Verkehrsaufkommen“ gemeint sei. Im konkreten Fall lasse sich aber häufig gar nicht beurteilen, welcher Kategorie ein Geschäftsmodell zuzuordnen sei. Der Bezug auf einen Begriff, der keine klare Definition habe, sei vorweg ungeeignet und deshalb auch rechtswidrig. Die angefochtene Auflage sei auch für die Baupolizeibehörde in der Praxis

⁶² Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 38 N. 15a

⁶³ Stellungnahme des ASTRA vom 19. August 2008 an die Bauverwaltung Muri, Vorakten pag. 260 ff.

kaum umzusetzen. Für die Regulierung auf Stufe der einzelnen Fachmärkte bestehe kein öffentliches Interesse. Nur das gesamte Verkehrsaufkommen von maximal 2'500 Fahrten DTV sei relevant. Die Implenla habe Anspruch auf eine Baubewilligung. Es bestehe nicht die Situation, dass die Baubewilligungsbehörde genauso gut den Bauabschlag erteilen könnte. Die Auflage erweise sich als rechtswidrig und sei aufzuheben.

b) Eine Verfügung muss die Tatsachen, Rechtssätze und Gründe enthalten, auf die sie sich stützt (Art. 52 Abs. 1 Bst. b VRPG). 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. Die ausdrückliche Bezugnahme auf vorgebrachte Einwände kann sie unterlassen, wenn sie diese als von vornherein unerheblich betrachtet. Ein Anspruch auf eine ausführliche schriftliche Begründung besteht nicht⁶⁴.

Die umstrittene Auflage stützt sich auf den Fachbericht Immissionsschutz⁶⁵ und fand Eingang in die Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit des AUE. Die Vorinstanz hat in ihrer Begründung darauf verwiesen⁶⁶ und ausgeführt es sei kein Grund ersichtlich, weshalb von der Einschätzung des beco und des AUE abgewichen werden sollte. Die entsprechenden Auflagen wurden aus diesem Grund in die Bewilligung aufgenommen. Damit hat die Vorinstanz deutlich gemacht, dass sie hinsichtlich der Auflage betreffend Nutzung der Verkaufsflächen auf die Schlussfolgerungen des beco und des AUE abstellt und deren Begründung zu ihrer eigenen gemacht. Dies genügt den Anforderungen an die Begründungspflicht. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt nicht vor.

c) Dem Fachbericht Immissionsschutz ist zu entnehmen, dass je nach Nutzung des Gebäudes ein unterschiedliches Fahrtenaufkommen entsteht. Die Prognose im UVB wird von der zuständigen Behörde hinsichtlich ihrer Nachvollziehbarkeit und Plausibilität überprüft. Es ist noch nicht bekannt, welche Fachmärkte sich ansiedeln werden. Laut Fachbericht Immissionsschutz muss der Nutzungsmix zwischen flächenintensiver und fahrtenin-

⁶⁴ BGE 112 Ia 107 E. 2b; BGE 123 I 31 E. 2c; BGE 126 I 97 E. 2b

⁶⁵ Fachbericht Immissionsschutz des beco vom 6. Oktober 2008, Vorakten pag. 272 ff.

⁶⁶ Gesamtentscheid vom 6. März 2009 S. 21 f., Vorakten pag. 361 f.

tensiver Nutzungen so gewählt werden, dass er bezüglich Fahrtenaufkommen mit der Umweltschutzgesetzgebung und den Kapazitäten des umliegenden Strassennetzes vereinbar ist. Die Prognosen im UVB stützten sich auf folgenden Nutzungsmix: 10 % fahrtenintensive Nutzung (beispielsweise Sportfachmarkt, Bekleidung, Schuhe, Elektronik, Buchhandel) und 90 % flächenintensive Nutzung (beispielsweise Wohnungseinrichtungen, Ausstellungen). Damit gelingt es der Implanzia darzutun, dass voraussichtlich die 2'500 Fahrten DTV eingehalten werden können. Gerechnet wird dabei mit einem spezifischen Verkehrsaufkommen von 18 Fahrten DTV pro 100 m² BGF. Laut beco liegt das prognostizierte Verkehrsaufkommen innerhalb der Bandbreite der Erfahrungswerte. Allerdings handle es sich beim Gümligenfeld um einen nicht integrierten Standort, bei dem eher mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Das beco ist daher der Auffassung, dass nur Fachmärkte mit einem geringen Verkehrsaufkommen angesiedelt werden dürfen, und dass die Aufteilung der Verkaufsflächen auf die Nutzung gemäss UVB mit einer Auflage sicherzustellen ist. Das AUE hat diese Anregung aufgenommen und eine entsprechende Auflage formuliert.

d) Eine Auflage ist die mit einer Baubewilligung verknüpfte behördliche Anordnung, die von der Bauherrschaft ein bestimmtes Verhalten (Tun, Unterlassen oder Dulden) fordert.⁶⁷ Wird eine Bewilligung mit (echten) Nebenbestimmungen ergänzt, so werden damit Änderungen oder Ergänzungen am Baugesuch vorgenommen.⁶⁸ Das ist bei der umstrittenen Auflage nicht der Fall. Sie bewirkt keine Veränderung des Baugesuches, sondern sie hält fest, was für ein Projekt geprüft, für umweltverträglich befunden und bewilligt worden ist. Sie präzisiert die Umschreibung des bewilligten Bauvorhabens gestützt auf die Angaben, die sich aus dem UVB ergeben. Danach sind fahrtenintensive Verkaufsnutzungen nur in sehr beschränktem Ausmass möglich. Gerechnet wurde mit etwa 10 % fahrtenintensiver und etwa 90 % flächenintensiver Verkaufsnutzung. Aufgrund der Beispiele im UVB, die sich für die flächenintensive Verkaufsnutzung offenbar an die Umschreibung in Art. 24 Abs. 2 BauV anlehnen, erscheint die bewilligte Nutzung nun genügend klar definiert. Solange sich der Nutzungsmix im bewilligten Rahmen bewegt, braucht es keine zusätzliche Baubewilligung für die konkrete Nutzung. Anders sieht es aus, wenn vom bewilligten Nutzungsmix abgewichen werden sollte. Eine solche Zweckänderung könnte die Zonenvorschriften oder die Umweltschutzgesetzgebung berühren oder zu einer Mehrbelastung der Erschlies-

⁶⁷ BVR 1998 S. 308 E. 9; Ulrich Zimmerli, Die Baubewilligung: Bedingung und Auflage, Baurechtstagung 1983, Tagungsunterlagen Band 2, S. 8 ff.

⁶⁸ Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 5. Aufl., S. 334

sungsanlagen führen. Sie wäre daher bewilligungspflichtig (aArt. 1 Abs. 1 Bst. a BauG⁶⁹ in Verbindung mit aArt. 4 Abs. 2 Bst. d Ziff. 2 und 3 BewD).

Die strittige Auflage enthält keine zusätzlichen Verpflichtungen und sie ordnet nichts an, was nicht ohnehin gelten würde. Es handelt sich also gar nicht um eine Auflage im Rechtsinn, sondern um eine blosser Beifügung mit deklaratorischem Charakter.⁷⁰ Sie stellt einzig klar, welche Nutzung bewilligt worden ist. Sie dient bloss der Information der beteiligten Parteien und Behörden und bezweckt wohl, keine Missverständnisse über die bewilligte Nutzung aufkommen zu lassen. Solche Hinweise gehören nicht zu den verbindlichen Anordnungen. Sie sind nicht anfechtbar.⁷¹ Deshalb ist auf diese Rüge nicht einzutreten.

9. Kosten

a) Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten bestehen vorliegend einzig aus einer Pauschalgebühr (Art. 103 Abs. 1 VRPG). Zusätzliche Gebühren sind keine angefallen. Die Pauschalgebühr wird in Anwendung von Art. 103 Abs. 2 VRPG und Art. 19 ff. GebV⁷² auf Fr. 2'250.00 festgesetzt.

Laut Art. 108 Abs. 1 VRPG werden die Verfahrenskosten grundsätzlich der unterliegenden Partei auferlegt. Im vorliegenden Fall gibt es keine Gründe, von dieser Regel abzuweichen. Implemia unterliegt mit ihrer Beschwerde teilweise. VCS und Podium unterliegen mit ihrer Beschwerde vollumfänglich. Zudem unterliegen sie teilweise, soweit sie die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde von Implemia beantragen. Die Beigeladenen unterliegen teilweise, soweit sie die Beschwerde der Implemia unterstützen. Sie obsiegen, soweit sie die Abweisung der Beschwerde des VCS und des Podiums beantragen.

Unter Berücksichtigung ihres Obsiegens und Unterliegens haben Implemia und die Beigeladenen je einen Neuntel (ausmachend je Fr. 250.00), VCS und Podium sieben Neuntel (ausmachend Fr. 1'750.00) zu tragen. Der VCS und das Podium einerseits sowie die Bei-

⁶⁹ seit 1.9.2009 ist eine neue Fassung der Art. 1 ff. BauG in Kraft, an der Rechtslage ändert sich dadurch nichts

⁷⁰ BVR 1996 S. 539 E. 2 a

⁷¹ BVR 1998 S. 308 E. 9

⁷² Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

geladenen andererseits haften bei ihren Anteilen jeweils solidarisch für den gesamten Betrag.

b) Laut Art. 108 Abs. 3 VRPG hat die unterliegende Partei der Gegenpartei grundsätzlich die Parteikosten zu ersetzen. Die Parteikosten werden analog zu den Verfahrenskosten verteilt.

Der Parteianwalt von VCS und Podium hat in seiner Kostennote das Honorar für die Beschwerde und für die Beschwerdeantwort separat ausgewiesen, die anderen Parteianwälte haben keine Ausscheidung der Kosten vorgenommen. Im Übrigen geben die Kostennoten zu keinen Bemerkungen Anlass.

VCS und Podium haben der Implenla und den Beigeladenen je sieben Neuntel ihrer Parteikosten zu ersetzen, ausmachend Fr. 4'068.35 (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) bzw. Fr. 5'808.00 (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer). Sie haften solidarisch für den ganzen Betrag. Implenla und die Beigeladenen haben VCS und Podium je einen Drittel, der für die Beschwerdeantwort ausgewiesenen Parteikosten, ausmachend je Fr. 1'082.05 (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) zu ersetzen. Die Beigeladenen haften bei ihrem Anteil solidarisch für den ganzen Betrag.

III. Entscheid

1. Soweit auf die Beschwerde der Implenla Generalunternehmung AG vom 6. April 2009 eingetreten werden kann, wird sie teilweise gutgeheissen und die Auflage Ziff. 4.1 des Entscheids der Gemeinde Muri bei Bern 6. März 2009 wird aufgehoben.
2. Die Beschwerde des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Bern und des Podium Tannacker und Gümligenfeld vom 9. April 2009 wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.
3. Im Übrigen wird der Entscheid der Gemeinde Muri bei Bern vom 6. März 2009 bestätigt.

4. Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten betragen Fr. 2'250.00. Sie werden wie folgt verlegt:

• Implenja Generalunternehmung AG	Fr.	250.00
• VCS und Podium Tannacker und Gümligenfeld	Fr.	1'750.00
• Beigeladene	Fr.	250.00

Der VCS und das Podium Tannacker und Gümligenfeld einerseits sowie die Beigeladenen andererseits haften bei ihrem Anteil jeweils solidarisch für den gesamten Betrag.

Zahlungseinladungen erfolgen, sobald dieser Entscheid rechtskräftig ist.

5. Der VCS und das Podium Tannacker und Gümligenfeld haben der Implenja Generalunternehmung AG einen Parteikostenersatz in der Höhe von Fr. 4'068.35 (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen. Sie haften solidarisch für den gesamten Betrag.

Der VCS und das Podium Tannacker und Gümligenfeld haben den Beigeladenen einen Parteikostenersatz in der Höhe von Fr. 5'808.00 (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen. Sie haften solidarisch für den gesamten Betrag.

Die Implenja Generalunternehmung AG hat dem VCS und dem Podium Tannacker und Gümligenfeld einen Parteikostenersatz in der Höhe von Fr. 1'082.05 (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen.

Die Beigeladenen haben dem VCS und dem Podium Tannacker und Gümligenfeld einen Parteikostenersatz in der Höhe von Fr. 1082.05 (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen. Sie haften solidarisch für den gesamten Betrag.

IV. Eröffnung

- Herrn Fürsprecher

Herrn Fürsprecher

Herrn Fürsprecher

Einwohnergemeinde Muri, Gemeindeverwaltung, eingeschrieben

Regierungsstatthalterin von Bern, zur Kenntnis

Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE), zur Kenntnis

BAU-, VERKEHRS- UND

ENERGIEDIREKTION

i.V. der Direktorin



U. Gasche

Regierungsrat

Rechtsmittelbelehrung

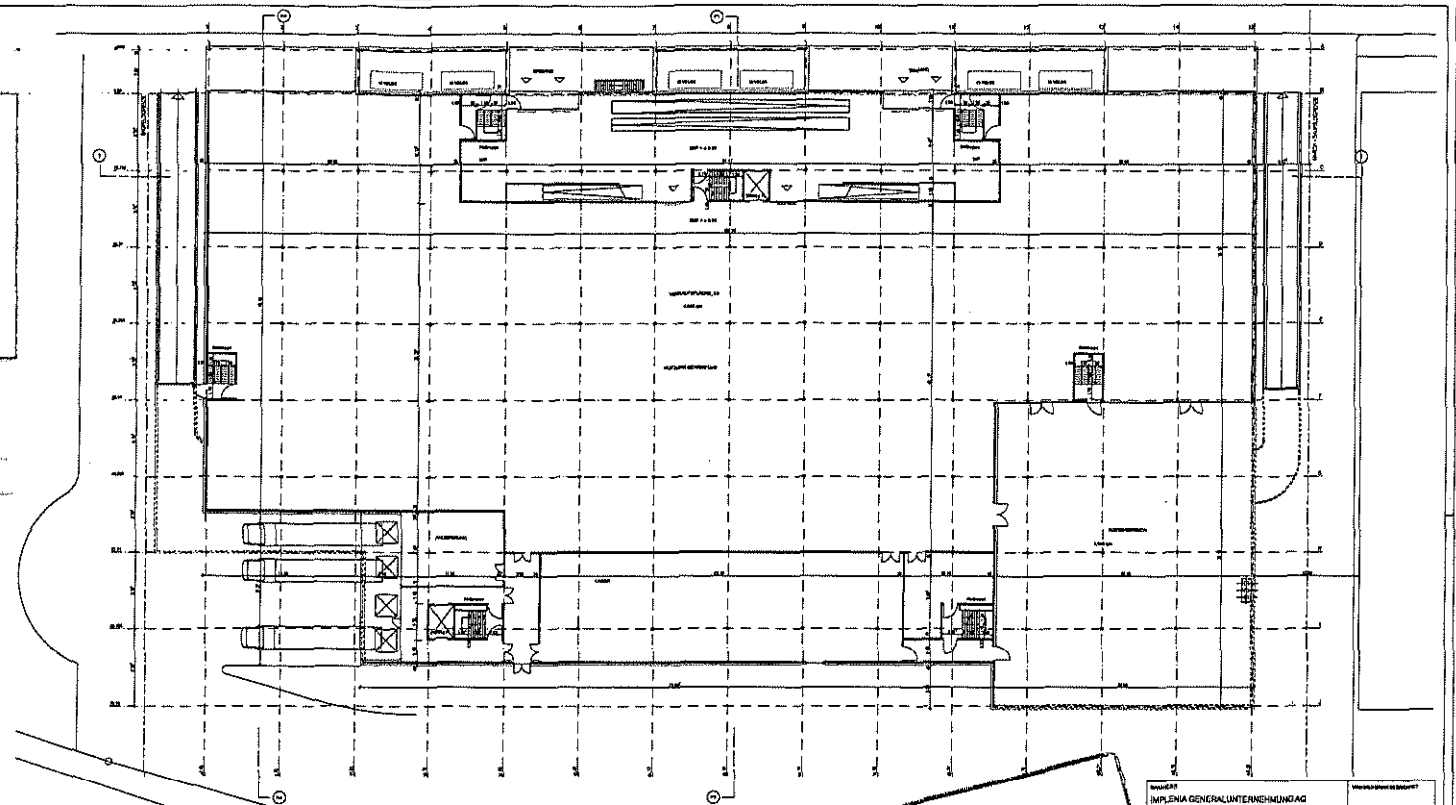
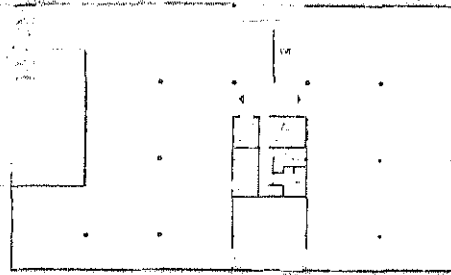
Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in 5 Exemplaren einzureichen ist, muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; der angefochtene Entscheid und andere greifbare Beweismittel sind beizulegen.

Beilage: Kopie des Planes „Uebersicht über Projektänderung“ (verkleinert)

Rf RA/WI

Blau: Gebäude un Rampe entfallen

Blau: Gebäude un Rampe entfallen



~~Zur Auflage auf der Baustelle bestimmt
Bauinspektorat Gemeinde Muri
6. März 2009
Landoppel der Baubewilligung vom~~

[illegible]