

ENTSCHEID
DER
BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION

RA Nr. 110/2009/45 Bern, 27. August 2009

AH

in der Beschwerdesache zwischen

HRS Real Estate AG, Walzmühlestrasse 48, 8501 Frauenfeld, mit Filiale in Bern,
Laubeggstrasse

70, 3000 Bern

Beschwerdeführerin

vertreten durch Herrn Fürsprecher [REDACTED] Gümligen
und

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Bern, handelnd durch die VCS
Regionalgruppe

Bern, Bollwerk 35, Postfach 8550, 3001 Bern

Beschwerdegegner 1

podium Tannacker und Gümligenfeld, Postfach 69, 3073 Gümligen

Beschwerdegegner 2

alle vertreten [REDACTED]

[REDACTED] Bern

Frau [REDACTED] Gümligen

Beschwerdegegnerin 3

Frau [REDACTED] Rizenbach

Beschwerdegegnerin 4

Herrn [REDACTED] Gümligen

Beschwerdegegner 5

als Erbengemeinschaft [REDACTED]

alle vertreten durch Herrn Rechtsanwalt [REDACTED]

[REDACTED] Bern 7

sowie

Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Muri, Gemeindeverwaltung, Thunstrasse 74,
3074 Muri b. Bern

betreffend die Verfügung der Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Muri vom 6. März
2009 (Baugesuch Nr. 2007/010; Nutzungsänderung, Möbel-Fachmarkt)

I. Sachverhalt

1. Am 6. Juli 2001 erteilte die Gemeinde der Rubin Totalunternehmung AG eine generelle Baubewilligung für den Neubau eines Dienstleistungszentrums mit Gewerbe, Büronutzung und Restaurant an der Feldstrasse 30 auf Parzelle Muri bei Bern Grundbuchblatt Nr. 3226. Das Baugrundstück liegt innerhalb des Perimeters der Überbauungsordnung (ÜO) Gümligenfeld. Gegenstand der generellen Baubewilligung waren unter anderem Art und Mass der Nutzung, äussere Gestaltung, Verkehrserschliessung und Parkierung. Am 2. September 2002 erteilte der Regierungsstatthalter I von Bern die Gesamtbewilligung für das Ausführungsprojekt, das laut Gesuch die Erstellung eines Dienstleistungsgebäudes mit Fachmarkt, Gewerbe, Büronutzung und Restaurant umfasste.

Am 12. April 2005 reichte die Rubin Totalunternehmung AG ein Gesuch für den Einbau einer Klimakälteanlage im Dienstleistungszentrum ein. Am 30. Juni 2005 erteilte die Gemeinde dafür eine kleine Baubewilligung.

Anfang Juli 2005 führte die Gemeinde eine Baukontrolle durch. Sie stellte verschiedene Abweichungen von den bewilligten Plänen fest. Unter anderem hatte die Rubin Totalunternehmung

AG vier ursprünglich bewilligte Lichthöfe im Innern des Gebäudes nicht erstellt.

Sie gewann dadurch ca. 800 m² Bruttogeschossfläche (BGF). Am 12. Juli 2005 erliess die Gemeinde deshalb eine Wiederherstellungsverfügung. Dagegen erhob die Rubin Totalunternehmung

AG am 10. August 2005 Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)¹. Sie verlangte die Aufhebung der Wiederherstellungsverfügung mit der Begründung, die vorgenommenen Änderungen seien gar nicht baubewilligungspflichtig.

Zudem reichte sie bei der Gemeinde vorsorglich ein nachträgliches Projektänderungsgesuch ein und beantragte, dieses sei bis zum Entscheid der BVE zu sistieren.

¹ Beschwerdeverfahren RA Nr. 120/2005/31

Seite 3

Mit Entscheid vom 21. September 2005 wies die BVE die Beschwerde ab, soweit sie darauf eintrat. Sie beurteilte die vorgenommenen Änderungen als baubewilligungspflichtig und wies die Sache zurück an die Gemeinde zur Behandlung des nachträglichen Baugesuches.

2. Die Rubin Totalunternehmung AG reichte mit Schreiben vom 19. Dezember 2005 ein Baugesuch ein für eine Nutzungsänderung im Dienstleistungszentrum Feldstrasse 30 (Möbelfachgeschäft

anstelle von Büro- und Dienstleistungsnutzung). Da das nachträgliche

Baugesuch noch hängig war, sistierte die Gemeinde das neue Baubewilligungsverfahren.

Am 15. Juni 2006 stellten die Rubin Totalunternehmung AG und die Beschwerdeführerin als deren Rechtsnachfolgerin das Gesuch, es sei der Eigentümerin der Liegenschaft Muri Grundbuchblatt Nr. 3226 für das Gebäude Feldstrasse 30 ein Fahrtenkredit von insgesamt 3100 Fahrten DTV₂ zu bewilligen, allenfalls sei bei der dafür zuständigen kantonalen Instanz ein solcher Fahrtenkredit zu beantragen. Die Gemeinde antwortete mit Brief vom

23. Juni 2006, sie sei nicht bereit, das Baugesuch zu behandeln, bevor der Entscheid der

über die Projektänderungen im Dienstleistungsgebäude Feldstrasse 30 vorliege und

rechtskräftig sei. Die Prüfung eines Gesuches, das sich auf hängige Rechte stütze, sei

schlicht nicht möglich. Der Antrag auf zusätzliche Fahrten für das Gümligenfeld könne erst gestellt werden, wenn die hängigen Verfahren abgeschlossen seien und Klarheit darüber

herrsche, ob für das Bauvorhaben künftig die Fahrtenzahl und nicht mehr die Parkplatzzahl

massgebend sei. Nachdem jene Verfahren abgeschlossen waren und Anfang Februar

2007 der Umweltverträglichkeitsbericht nachgereicht worden war, nahm die Gemeinde das

Verfahren wieder auf. In der Zwischenzeit hatte die Rubin Totalunternehmung AG die

Bauparzelle

der Beschwerdeführerin verkauft. Diese trat als neue Baugesuchstellerin in das

Verfahren ein. Das Baugesuch für die Nutzungsänderung wurde am 21. und am 23. Februar

2007 publiziert. Gegen das Bauvorhaben erhoben neben anderen auch die heutigen

Beschwerdegegner Einsprache.

Am 12. März 2007 beschloss die Baukommission, dem Gemeinderat den Erlass einer

Planungszone

zu beantragen. Am 2. April 2007 hiess der Gemeinderat diesen Antrag gut und

beschloss für das Gümligenfeld gestützt auf Art. 27 RPG₃ und Art. 62 ff BauG₄ den Erlass

einer Planungszone. Mit der Planungszone wurde die „Anpassung der Überbauungsord-

₂ durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

₃ Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (SR 700)

₄ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BSG 721)

Seite 4

nung hinsichtlich Verkehr/Parkierung und Nutzung" bezweckt. Am 5. April 2007 teilte die Bauverwaltung den Einsprechern und der Baugesuchstellerin mit, die Aktion Gümligenfeld habe eine Initiative „Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr" eingereicht. Die Initiative sei gültig. Der Gemeinderat beabsichtige, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Er habe daher beschlossen, eine Planungszone aufzulegen.

Die Planungszone wurde am 18. April 2007 im Amtsblatt und im Amtsanzeiger publiziert. Am 27. April 2007 stellte die Beschwerdeführerin bei der Baukommission das Begehren, ihr Gesuch sei weiterzubehandeln, weil die Planungszone zu spät aufgelegt worden sei, um für ihr Gesuch eine Wirkung zu entfalten. Die Beschwerdeführerin verlangte ausdrücklich eine materielle Behandlung ihres Gesuchs. Am 30. Mai 2007 verlangte die Beschwerdeführerin

nochmals eine unverzügliche materielle Beurteilung ihres Gesuchs. Am 7. Juni 2007 erteilte die Baupolizeibehörde für das Umnutzungsgesuch der Beschwerdeführerin den Bauabschlag. Sie begründete den Entscheid damit, dass das Vorhaben dem Zweck der Planungszone widerspreche und deshalb nicht bewilligt werden könne. Die Gemeinde ging davon aus, dass das Gesuch erst am 5. Februar 2007 (vollständig) eingereicht worden sei. Weiter führte sie aus, weil ohnehin der Bauabschlag zu erteilen sei, sei es nicht nötig, zur Einsprachelegitimation der Einsprecher und zum Inhalt der Einsprachen Stellung zu nehmen.

Gegen diesen Entscheid erhob die Beschwerdeführerin am 26. Juni 2007 Beschwerde bei der BVE⁵. Sie beantragte, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben, das Baugesuch sei zu bewilligen und die Einsprachen seien abzuweisen. Zur Begründung führte sie aus, das Baugesuch sei bereits im Dezember 2005, spätestens jedoch im November 2006 vollständig eingereicht worden. Die Planungszone sei deshalb verspätet aufgelegt worden und könne für ihr Vorhaben keine Rechtswirkung entfalten. Das Bauvorhaben entspreche den heute geltenden Vorschriften und sei deshalb zu bewilligen, die Einsprachen seien unbegründet.

Mit Entscheid vom 18. September 2007 hiess die BVE die Beschwerde insoweit gut, als die Aufhebung des Bauabschlags verlangt wurde. Wenn Bauwillige der Gemeinde ihre Bauabsicht durch Einreichung eines Baugesuchs oder eines Vorprojekts kund getan hätten, müsse die Planungszone innert drei Monaten aufgelegt werden, damit sie gegenüber dem betreffenden Bauvorhaben eine Wirkung entfalten könne. In diesem Fall wäre das Verfahren zu sistieren und nicht der Bauabschlag zu erteilen. Die Gemeinde habe die

⁵ Beschwerdeverfahren RA Nr. 110/2007/91

Seite 5

Dreimonatsfrist nicht eingehalten. Das Baugesuch sei bereits im November 2005 eingereicht worden. Selbst wenn das Baubewilligungsverfahren erst mit der Einreichung des vollständigen Umweltverträglichkeitsberichts im Februar 2007 hängig geworden wäre, wäre die im April 2007 aufgelegte Planungszone zu spät erfolgt. Gemäss Art. 62 BauG reiche es nämlich, wenn die Bauabsicht mittels eines Vorprojekts kundgetan wurde. Die Eingabe vom Dezember 2005 sei mehr als ein Vorprojekt gewesen. Aus diesen Gründen hob die BVE den Bauabschlag auf und wies die Sache an die Gemeinde zurück zur Fortsetzung des Verfahrens.

3. Mit Schreiben vom 6. November 2007 ersuchte die Beschwerdeführerin die Gemeinde, das Verfahren wieder aufzunehmen. Mit Schreiben vom 23. November 2007 erklärte sie sich mit einer Eröffnung des neuen Entscheides in der Woche nach der Abstimmung über Initiative und Gegenvorschlag zur Abänderung der Überbauungsordnung Gümligenfeld (Ende Februar 2008) einverstanden. Am 24. Februar 2008 wurden sowohl die Volksinitiative «Für eine Nutzung des Gümligenfelds ohne grossen Publikumsverkehr» als auch der Gegenvorschlag des Gemeinderats mit 6500 Fahrten pro Tag an der Urne abgelehnt. Am 28. März 2008 reichte die Beschwerdeführerin eine Dokumentation betreffend Frequenzen

der Einstellhalle in der Zeit vom März 2007 bis Februar 2008 ein. 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 neben anderen auch die heutigen Beschwerdegegner Einsprachen ein.

Am 16. Juni 2008 teilte das Amt für Berner Wirtschaft (beco) mit, anhand der vorhandenen Unterlagen sei eine abschliessende Beurteilung nicht möglich. Das Amt für Umweltkoordination

und Energie (AUE) beantragte daher der Gemeinde am 4. Juli 2008, die vom beco verlangten Abklärungen zum Fahrleistungsmodell zu beantworten und bei der Baugesuchstellerin

die notwendigen Abklärungen in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärmschutz und Bodenschutz zu veranlassen. Am 24. Juli 2008 teilte die Gemeinde dem AUE mit, laut regionalem

Richtplan sei das Gümligenfeld ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP). Der Fahrleistungskredit (24'500 PWkm/Tag bzw. 2'500 Fahrten DTV) sei festgelegt. Daraus gehe hervor, dass auf dem Gümligenfeld ein verkehrsintensives Bauvorhaben erstellt werden dürfe. Der Fahrleistungskredit sei dem Vorhaben der Implenia und nicht dem Vorhaben der Beschwerdeführerin zuzuweisen. Die Implenia habe ihr Baugesuch vor dem Nutzungsän-

Seite 6

derungsgesuch der Beschwerdeführerin eingereicht. Ihr Baufeld sei das grösste im Perimeter.

Da der Media Markt weniger Fahrten erzeuge, als im Umweltverträglichkeitsbericht aufgeführt, sei die Sicherstellung von weniger als 2'000 Fahrten DTV für das Dienstleistungsgebäude

der Beschwerdeführerin möglich.

Am 5. August 2008 nahm die Beschwerdeführerin zu den Einsprachen Stellung und beantragte

eine Fristverlängerung für die Bereitstellung der zusätzlichen Unterlagen für das beco.

Am 29. August 2008 nahm die Beschwerdeführerin zum Bericht des beco Stellung und

am 16. September 2008 reichte das beauftragte Architekturbüro den revidierten

Umweltverträglichkeitsbericht

ein.

Mit Fachbericht Immissionsschutz vom 2. Oktober 2008 beantragte das beco, das Vorhaben

sei nicht zu bewilligen. Das Vorhaben verursache mindestens 2723 Fahrten DTV. Es

überschreite den zur Verfügung stehenden Fahrtenkredit und könne somit an diesem

Standort nicht bewilligt werden. Gestützt darauf kam das AUE in seiner Gesamtbeurteilung

der Umweltverträglichkeit vom 17. Oktober 2008 zum Schluss, dass das Vorhaben nicht

umweltverträglich sei. Die Gemeinde Muri gab den Verfahrensbeteiligten Gelegenheit zur

Stellungnahme. Mit Entscheid vom 6. März 2009 erteilte sie den Bauabschlag.

4. Gegen diesen Entscheid hat die Beschwerdeführerin am 7. April 2009 Beschwerde

bei BVE eingereicht. Sie beantragt die Aufhebung des Bauentscheids vom 6. März 2009

und die Bewilligung des Baugesuchs. Sie macht insbesondere geltend, die Annahme, die

Luftreinhaltung sei nicht gewährleistet, sei falsch. Beim Gebäude Feldstrasse 30 handle es

sich um ein altrechtliches Objekt. Es sei ohne jeden Fahrtenkredit bewilligt worden.

Umnutzungen

seien daher für sich alleine zu beurteilen, konsumierten von der Grundentwicklung

und seien nur dann als verkehrsintensives Vorhaben anzusehen, wenn sie für sich allein

genommen mehr als 2'000 Fahrten DTV verursachten. Die anwendbare Obergrenze müsste

der mutmasslichen Anzahl Fahrten entsprechen, welche mit der ursprünglichen

Baubewilligung

hätten realisiert werden können. Im vorliegenden Fall seien das 3'170 DTV Fahrten,

mindestens aber 3'000 Fahrten. Auch wenn die Umnutzung zu einer Herabsetzung der

zulässigen Fahrten auf eine Obergrenze von 2'000 Fahrten für das ganze Gebäude führen

müsste, dürfte die Beschwerdeführerin noch über 546 Fahrten verfügen und disponieren.

Wenn eine Bewilligung mit Auflagen zu einem baurechtlich zulässigen Resultat führen

könne, dürfe kein Bauabschlag verfügt werden.

Seite 7

5. Die Beschwerdegegnerschaft 3 bis 5 beantragt in ihrer Beschwerdeantwort vom 14. Mai 2009 die Abweisung der Beschwerde, soweit für die Baubewilligung eine Inanspruchnahme

eines Fahrleistungskredits gemäss Fahrleistungsmodell erforderlich sei.

Durch das Bauvorhaben werde die Nutzfläche mehr als verdoppelt, die Parkplatzzahl aber nur um 39 Parkplätze erhöht. Das genüge nicht. Es bestehe ein Grundbedarf von rund 200 Parkplätzen. Für eine Abweichung nach oben oder nach unten bestehe kein Anlass. Die Zuweisung des Fahrtenkredites im Planungsperimeter sei Sache der Planungsbehörde, also der Gemeinde.

Die Beschwerdegegner 1 und 2 beantragen in ihrer Beschwerdeantwort vom 15. Mai 2009 die Abweisung der Beschwerde. Eventuell sei das Baugesuch unter der Auflage zu bewilligen,

das insgesamt durch das Gebäude maximal 2'500 Fahrten erzeugt werden, keine zusätzlichen

Warenangebote entstehen und keine weiteren verkehrsintensiven Vorhaben im ESP-Perimeter bewilligt werden dürften. Das Projekt an der Feldstrasse 32 und das vorliegende

Vorhaben müssten bezüglich Fahrtenzahl koordiniert betrachtet werden. Die Vorinstanz habe den Bauabschlag erteilt, weil sie im Perimeter Gümligenfeld nur ein verkehrsintensives Vorhaben bewilligen dürfe. Aus dem Systemwechsel von der Parkplatzbeschränkung zur Fahrtenbegrenzung könne die Beschwerdeführerin nicht zu ihren Gunsten ableiten, neurechtlich zusätzliche Parkplätze zu erhalten und gleichzeitig altrechtlich nicht dem Fahrtenmodell zu unterstehen. Das Fahrtenmodell gelte für alle nach Juni 2001 bewilligten Gebäude. Dem ESP Gümligenfeld seien insgesamt 2'500 Fahrten zugewiesen worden. Nach dem Fahrleistungsmodell könne daher höchstens ein Gebäude eine Fahrtenzahl zwischen

2'000 und 2'500 Fahrten generieren. Die anderen Nutzungen müssten sich bezüglich Fahrten im Rahmen der Grundentwicklung bewegen. Umweltrechtlich unterliege das Umnutzungsprojekt neuem Recht. Bereits der Media Markt stelle sei 2006 eine verkehrsintensive

Nutzung dar und verursache über 2'000 Fahrten. Das Projekt könne nur dann bewilligt werden, wenn dem benachbarten Fachmarktprojekt der Bauabschlag erteilt werde und wenn das Gebäude mit den Verkaufsangeboten „Elektronik“ und „Möbel“ nicht als Einkaufszentrum

qualifiziert werden müsse. Bei einer Baubewilligung würde die Beschwerdeführerin einseitig begünstigt. Aus planerischer Sicht müsste das Fahrtenkontingent wohl eher unter die beiden Nachbarn verteilt werden. Die Fahrtenbegrenzung des ESP korreliere planerisch mit den Erschliessungsanlagen. Deren Leistungsfähigkeit sei auf eine Arbeitszone mit maximal 3'000 Fahrten abgestimmt worden.

Seite 8

In seiner Stellungnahme vom 1. Mai 2009 weist das AUE darauf hin, dass das Fahrleistungsmodell seine Grundlage in der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes, im Massnahmenplan Luftreinhaltung 2000/2015 des Kanons Bern und im kantonalen Richtplan findet. Mit der Anpassung der Massnahmenblätter P1 - P4 vom 8. August 2007 seien die Einzelheiten des Vollzugs aktualisiert und es sei präzisiert worden, wie Anlagen behandelt werden, die vor 2001 bestanden. Die Verweise der Beschwerdeführerin auf die Entscheide Lyssach und Münsingen seien daher nicht zutreffend. Erweiterungsbauvorhaben, die insgesamt mehr als 2'000 DTV erzeugen (bestehendes Fahraufkommen und Fahrten, die durch das Ausbauvorhaben zusätzlich verursacht werden), seien verkehrsentensiv im Sinne des Massnahmenplans. Das Vorhaben verursache laut Akten deutlich über 2'000 Fahrten und sei daher ein verkehrsentensives Vorhaben, das für eine rechtmässige Bewilligung einen Fahrleistungskredit benötige. Die Gemeinde habe das im Gümligenfeld zur Verfügung stehende Kontingent von 2'500 Fahrten dem Vorhaben „Neubau Fachmarktzentrum Implenja“ zugesprochen. Der Bauabschlag betreffe das konkrete Bauvorhaben. Es sei unbestritten, dass rechtmässige Nutzungen des bestehenden Gebäudes möglich seien. Das Gebäude mit der heute bewilligten Nutzung habe keine Fahrtenbegrenzung. Für eine geänderte Nutzung könne keine Besitzstandsgarantie für Fahrten abgeleitet werden. Die Fahrtengrenze von 3'000 Fahrten DTV stehe im Zusammenhang mit der Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit zur ÜO Gümligenfeld und beziehe sich auf den ganzen Perimeter. In ihrer Stellungnahme vom 15. Mai 2009 weist die Gemeinde Muri darauf hin, dass die Leitbehörde nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung der Fachbehörden abweiche. Solche Gründe seien hier nicht ersichtlich gewesen. Die prognostizierten Fahrten lägen deutlich über der Grenze von 2'000 Fahrten, weshalb die Bewilligung nicht mit Auflagen erteilt werden könne.

6. Das Rechtsamt, welches die Beschwerdeverfahren für die BVE leitet, hat den Schriftenwechsel durchgeführt und die Vorakten eingeholt. Es hat bei der Gemeinde Kopien sämtlicher Bewilligungen für das Gebäude Feldstrasse 30 eingeholt und den Parteien Gelegenheit gegeben, Schlussbemerkungen einzureichen.

⁶ 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)

Seite 9

In ihren Schlussbemerkungen vom 23. Juni 2009 halten die Beschwerdegegner 1 und 2 vollumfänglich an ihren Ausführungen in der Beschwerdeantwort fest. Eine Fahrtenausweitung

durch zusätzliche Verkaufsnutzung könne auch deshalb nicht bewilligt werden, weil die Obergrenze für ein verkehrsintensives Vorhaben im Perimeter bei 2'500 Fahrten DV liege und mit der Umnutzung gesprengt würde. Die zutreffende Differenzierung des AUE in einen baurechtlichen und einen umweltrechtlichen Besitzstandsschutz zwingt zu näherem Hinsehen auf die Entwicklung, welche mit der Einmietung des Media Marktes im Jahr 2005 entstanden sei. Umweltrechtlich stelle sich heute die Frage, ob damit die Schwelle von 2'000 Fahrten DTV überschritten worden sei.

In ihren Schlussbemerkungen vom 30. Juni 2009 hält die Beschwerdegegnerschaft 3 bis 5 an ihren Rechtsbegehren fest.

In ihren Schlussbemerkungen vom 2. Juli 2009 hält die Beschwerdeführerin an ihren Rechtsbegehren fest. Ein Objekt mit maximal 2000 Fahrten DTV sei am Standort Feldstrasse

30 bewilligungsfähig. Sie habe daher einen Anspruch darauf, dass mindestens die eventualiter beantragte Bewilligung mit Auflagen erteilt werde. Das Berner Fahrleistungsmodell

sei ein Instrument der Richtplanung. Richtpläne seien behörden-, nicht aber grundeigentümerverbindlich

und stellen damit keine genügende gesetzliche Grundlage für einen Bauabschlag dar. Gemäss verbindlicher Gerichtspraxis konsumierten vom Fahrleistungskredit

nur Einkaufs- und Freizeitvorhaben, die mehr als 2'000 neue bzw. zusätzliche Fahrten DTV zur Folge hätten. Eine Sanierungspflicht für bestehende Anlagen könne nicht über den Massnahmenplan eingeführt werden. Sie bedürfe einer gesetzlichen Grundlage, welche im Baurecht gerade nicht bestehe.

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

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Der Entscheid der Baukommission Muri bei Bern ist ein Gesamtentscheid im Sinne von Art. 9 KoG⁷. Er ist gestützt auf Art. 11 Abs. 1 KoG in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 KoG mit Baubeschwerde nach Art. 40 Abs. 1 BauG bei der BVE anfechtbar. Die BVE ist somit zur Beurteilung der Beschwerde zuständig.

b) Die Beschwerdeführerin ist Adressatin der angefochtenen Verfügung. Sie hat ein schutzwürdiges Interesse an deren Änderung. Sie ist befugt, Beschwerde zu führen (Art. 65 VRPG⁸).

c) Die Beschwerde ist innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden. (Art. 40 Abs. 1 und Art. 49 Abs. 1 BauG). Sie enthält einen Antrag und eine Begründung (Art. 32 Abs. 2 VRPG). Die BVE tritt deshalb auf die Beschwerde ein.

2. Anwendbarkeit des Fahrleistungsmodells

a) Die Beschwerdeführerin ist der Auffassung, beim Gebäude Feldstrasse 30 handle es sich um ein altrechtliches Objekt. Es sei im bestehenden Umfang ohne jeden Fahrtenkredit bewilligt worden. Umnutzungen seien deshalb für sich allein zu beurteilen und seien nur dann als verkehrsintensive Vorhaben anzusehen, wenn sie für sich allein genommen mehr als 2'000 Fahrten DTV verursachten. Die anwendbare Obergrenze der Fahrten müsste der mutmasslichen Anzahl Fahrten entsprechen, welche mit der ursprünglichen Bewilligung hätten realisiert werden können. Diese betrage im vorliegenden Fall 3'170, mindestens aber 3'000 Fahrten DTV. Eine blosser Umnutzung könne nie Anlass geben, die einem ganzen Gebäude zustehende Fahrtenzahl herabzusetzen.

b) Laut Art. 3 Abs. 1 BauG werden aufgrund bisherigen Rechts bewilligte oder bewilligungsfreie

Bauten und Anlagen in ihrem Bestand durch neue Vorschriften und Pläne nicht berührt. Sie dürfen unterhalten, zeitgemäss erneuert und, soweit dadurch ihre Rechtswid-

⁷ Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1)

⁸ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

Seite 11

rigkeit nicht verstärkt wird, auch umgebaut oder erweitert werden (Art. 3 Abs. 2 BauG). Die Besitzstandsgarantie bedeutet, dass rechtmässig erstellte Bauten in ihrem Bestand geschützt

sind. Diese dürfen als sogenannte „altrechtliche Bauten“ weiter bestehen, unterhalten und weiterhin in der bisherigen Art genutzt werden, auch wenn sie neuen Vorschriften und Plänen nicht mehr entsprechen.⁹ Nicht unter die Besitzstandsgarantie fallen Nutzungsänderungen¹⁰,

Abbruch und Wiederaufbau von Bauten und Anlagen sowie neubauähnliche Umgestaltungen¹¹. Die Besitzstandsgarantie schützt nicht die Nutzung als solche, sondern nur die für die Nutzung getätigten Investitionen. Die widerrechtlich gewordene Nutzung ist somit nur insoweit geschützt, als bei ihrer Aufgabe oder Änderung eine wesentliche bauliche Investition preisgegeben werden müsste.¹² Vorbehalten bleiben zudem die in besonderen Erlassen vorgesehenen Anpassungs- und Sanierungspflichten (Art. 3 Abs. 4 BauG). Die Besitzstandsgarantie greift insbesondere dann nicht, wenn Anpassungs- oder Sanierungspflichten

bestehen, wie zum Beispiel in der Umweltschutzgesetzgebung (Art. 16 ff. USG).¹³

c) Gestützt auf Art. 44a USG¹⁴ 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 Instrumentarium

und die kantonale Verkehrs- und Energiepolitik.¹⁵ Der Massnahmenplan legt nach Verursachergruppen verschiedene Handlungsfelder fest. Das zentrale Element im Bereich Personenverkehr ist das so genannte Fahrleistungsmodell¹⁶. 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.¹⁷ Die Massnahme P2 regelt, wie der bis 2015 zur Verfügung stehende Handlungsspielraum aufgeteilt und bewirtschaftet wird.¹⁸

⁹ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 3 N 1

¹⁰ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 3 N. 2

¹¹ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 3 N. 3

¹² Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 3 N 2a

¹³ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O., Art. 3 N. 7

¹⁴ Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01)

¹⁵ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 28 f.

¹⁶ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S.-67 ff.

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

¹⁸ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 69 f.

Seite 12

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 Personenverkehrs¹⁹ 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.²⁰ 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 fest.²¹ Vorhaben mit einem Aufkommen von mehr als 2'000 Fahrten DTV gelten als verkehrsintensiv bzw. als überdurchschnittliche Anlagen im Sinne des Massnahmenplans 2000/2015. Das Bundesgericht hat dieses Instrumentarium mit Entscheid vom 25. Mai 2005²² als bundesrechtskonform beurteilt.

d) USG und LRV²³ legen nicht direkt fest, ob Parkplatzbeschränkungen in lufthygienischen Sanierungsgebieten auch auf bestehende Anlagen ausgedehnt werden sollen. Dasselbe gilt für Beschränkungen der Fahrtenzahlen. Solche Massnahmen richten sich nach dem kantonalen Massnahmenplan und der Umsetzung im kantonalen Recht. Weder der kantonale Massnahmenplan noch das kantonale Recht enthalten eine Grundlage für Sanierungsmassnahmen

bei bestehenden Anlagen.²⁴ Gemäss Praxis muss daher für die Berechnung der Verkehr, der auf Nutzungen in bereits bestehenden Bauten zurückzuführen ist, nicht einbezogen werden. Vom Fahrleistungskredit konsumieren nach dem Fahrleistungsmodell

nur Einkaufs- und Freizeitvorhaben, die mehr als 2'000 *neue* bzw. *zusätzliche*

¹⁹ in Personenwagen (Pw)-km/Tag

²⁰ Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 67 ff.

²¹ zum Ganzen BGE 131 II 470 E. 4.2 und 6.1 bis 6.4

²² BGE 131 II 470

²³ Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV; SR 814.318.142.1)

²⁴ BGE 131 II 103 E. 2.1.2

Seite 13

Fahrten DTV zur Folge haben. Stichtag ist das Inkrafttreten des Massnahmenplans. Bei Bauten, die vor Inkrafttreten des Massnahmenplans bewilligt worden sind, werden bloss die durch die Nutzungsänderung generierten Fahrten angeschaut. Das heisst, dass bei Erweiterungen von Anlagen, die vor Inkrafttreten des Massnahmenplans bewilligt worden sind, für die Festlegung des Fahrtenkredits nur die Fahrten zählen, die durch das Ausbauvorhaben

zusätzlich verursacht werden.²⁶ Bei Bauten, die nach Inkrafttreten des Massnahmenplans bewilligt worden sind, erfolgt demgegenüber eine Gesamtschau. Diese Regelung hat der Regierungsrat in die am 24. Juni 2009 beschlossenen Änderung²⁷ der BauV²⁸ aufgenommen: Laut Art. 91b Abs. 3 BauV ist bei der Änderung bestehender Anlagen ein Fahrtenkredit erforderlich für alle Fahrten, wenn die Anlage nach dem 27. Juni 2001 bewilligt worden ist.

e) Für das Gebäude der Beschwerdeführerin ist weder in der ÜO Gümligenfeld, noch in der generellen Baubewilligung vom 6. Juli 2001, noch im Gesamtentscheid vom 2. September

2002, noch in der Zusatzbewilligung vom 30. November 2006 ein Fahrtenkredit festgelegt worden. Zwar wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung 1. Stufe vor der Genehmigung der ÜO Gümligenfeld ein maximales Fahrtenkontingent für den ganzen Perimeter ermittelt, aber es wurde nicht direkt in den Bestimmungen verankert. Die Umweltverträglichkeit

der ÜO Gümligenfeld wurde allein durch die Festlegung einer maximalen Parkplatzzahl²⁹ 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).

Bei bereits bestehenden Bauten kommt es nicht auf eine fiktive Fahrtenzahl an, sondern es kommt darauf an, wann sie bewilligt worden sind. Anders als die Beschwerdeführerin meint, ist deshalb nicht auf die Fahrtenzahl abzustellen, die mit der ursprünglichen Baubewilligung

hätte realisiert werden können. Es ist viel mehr so, dass auf der Parzelle Nr. 3226 bisher kein verkehrsintensives Vorhaben, d.h. ein Vorhaben mit über 2'000 Fahrten DTV, bewilligt worden ist. Es besteht daher auch keine Bestandesgarantie für eine bestimmte Anzahl Fahrten. Unabhängig davon, welches Datum als massgebend betrachtet wird (ge-
²⁵ 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 Massnahmenplan 2000/2015 (aktualisiert 2007), S. 68

²⁷ Inkrafttreten: 1. September 2009

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

²⁹ 640 Parkplätzen, vgl. Art. 17 Abs. 1 ÜO Gümligenfeld

nerelle Baubewilligung oder Ausführungsbewilligung), wurde das Gebäude Feldstrasse 30 erst nach dem Inkrafttreten des Massnahmenplans bewilligt. Daher ist ein Fahrtenkredit für alle vom Vorhaben verursachten (bestehenden und künftigen) Fahrten erforderlich. Die Vorinstanz hat daher zu Recht eine Gesamtbetrachtung vorgenommen und sämtliche Fahrten berücksichtigt.

3. Fahrtenkredit

a) Gemäss Art. 2 BauG sind Bauvorhaben zu bewilligen, wenn sie den bau- und planungsrechtlichen

Vorschriften und den nach andern Gesetzen im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften entsprechen, die öffentliche Ordnung nicht gefährden und wenn ihnen keine Hindernisse der Planung im Sinne der Art. 36 und 62 BauG entgegenstehen.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so hat die Baugesuchstellerin einen Rechtsanspruch auf Bewilligung ihres Vorhabens. Ein Bauvorhaben stimmt mit den Vorschriften der Bau- und Planungsgesetzgebung überein, wenn es dem Zweck der Nutzungszone entspricht,

genügend erschlossen ist und im Einklang mit den kantonalen und kommunalen Bauvorschriften steht.³⁰ Aufgrund anderer Gesetze ist im Baubewilligungsverfahren insbesondere

die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung zu prüfen.

b) Den verkehrintensiven Vorhaben von regionaler Bedeutung (regionale Standorte) sind nach dem kantonalen Richtplan in der Region Bern 165'000 Pw-km/Tag zugewiesen. Zur Standortfestlegung für verkehrintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung wird eine regionale Standortplanung vorausgesetzt. Die Standorte und der jedem Standort zur Verfügung

stehende Fahrleistungskredit werden in regionalen Richtplänen aufgeführt. Im regionalen Richtplan Teil 1 der Region Bern wird der ESP Gümligenfeld als Standort für verkehrintensive

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 verkehrintensives Vorhaben im Perimeter des ESP Gümligenfeld bewilligt werden. Sein Standort ist bisher noch nicht im Rahmen der Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich

festgelegt worden. Es ist daher Aufgabe der Baubewilligungsbehörde,

den Fahrtenkredit einem Bauvorhaben im Perimeter zuzuweisen.³¹ Im vorliegenden Fall hat

³⁰ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 3. Aufl., Band I, Bern 2007 Art 2 N.3

³¹ Vortrag der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion an den Regierungsrat vom 12. Mai 2009, betreffend Bauverordnung (Änderung), S. 14

Seite 15

sich die Vorinstanz dazu entschlossen, den zur Verfügung stehenden Fahrtenkredit dem Bauvorhaben auf Parzelle Nr. 3403 (Feldstrasse 32) zuzuweisen. Sie begründet dies vor allem damit, dass jenes Baugesuch vor dem Nutzungsänderungsgesuch der Beschwerdeführerin eingereicht worden und dass die Bauparzelle die grösste im Perimeter der ÜO Gümligenfeld sei. Diese Lösung erscheint sachgerecht. Das Vorhaben der Beschwerdeführerin kann daher nur dann bewilligt werden, wenn es nicht mehr als 2'000 Fahrten DTV verursacht.

c) Die Baubewilligungsbehörden ist gestützt auf die Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit des AUE zum Ergebnis gelang, dass das Vorhaben der Beschwerdeführerin im Bereich Luftreinhaltung nicht umweltverträglich ist, weil es einen Fahrleistungskredit von mindestens 2723 Fahrten DTV (gemäss Angaben der Beschwerdeführerin) bzw. 3'300 Fahrten DTV (gemäss Umweltverträglichkeitsbericht) benötigt. Wie das Bundesgericht verschiedentlich erklärt hat, sind die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen getroffenen Annahmen über künftige Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäss mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet. Die Verkehrsentwicklung hängt stark von wirtschaftlichen, demographischen sowie von Verkehrs- und umweltpolitischen Voraussetzungen ab. Je nach der Wahl der Vorgaben unterscheiden sich die der Prognose zugrunde zu legenden Szenarien beträchtlich. Man wird sich letztlich mit Aussagen über Entwicklungstendenzen zufrieden geben müssen.³² Unabhängig davon, welche Zahlen massgeblich sind, überschreitet das Vorhaben laut Prognose die Grenze von 2'000 DTV deutlich. Mangels (genügend grossen) Fahrtenkredits ist es daher nicht bewilligungsfähig.

4. Bewilligungsfähigkeit mit Auflagen

a) Die Beschwerdeführerin macht gelten, nach bernischem Baurecht hätten Bauwillige Anspruch auf Erteilung einer Baubewilligung. Der Bauabschlag dürfe nicht verfügt werden, wenn eine Bewilligung mit Auflagen zu einem baurechtlich zulässigen Resultat führen könne. Es könne nicht gesagt werden, eine Obergrenze von 2'000 Fahrten DTV sei bei den vorgesehenen Nutzungen unrealistisch für das Gebäude Feldstrasse 30. Sie stützt sich dabei auf Berechnungen, die im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben auf der Nachbarparzelle vorgenommen worden sind. Rechne man die budgetierten 2'500 Fahrten DTV je-

BGE 126 II 522 E. 14, mit weiteren Hinweisen

Seite 16

nes Vorhabens auf die 17'503 m² BGF gemäss Baugesuch um, so resultiere ein Wert von 14.28 Fahrten DTV pro 100 m² BGF. Wende man diesen Wert auf die Liegenschaft Feldstrasse 30 an, so ergäben sich genau 2'000 Fahrten DTV. Gerade ein Möbelmarkt generiere

wenige Fahrten pro Quadratmeter Ausstellungsfläche, da diese Art Fachmarkt sehr viel Fläche für wenig Kundschaft benötige. Zudem werde sich eine Fahrten-Synergie zwischen

Media Markt und Möbel-Fachmarkt ergeben. Die Beschwerdeführerin ist daher der Auffassung, dass das Baugesuch mit der Auflage einer Fahrtenbegrenzung auf 2'000 Fahrten

DTV bewilligt werden müsse.

b) Ausnahme- und Baubewilligungen können mit Bedingungen oder Auflagen (sogenannten Nebenbestimmungen) verknüpft werden (Art. 29 Abs. 2 und Art. 38 Abs. 3 BauG).

Diese müssen in einem sachlichen Zusammenhang zur erteilten Bau- oder Ausnahmegewilligung

stehen und verhältnismässig sein. Verhältnismässig ist eine Nebenbestimmung nur dann, wenn sie zum Erreichen des angestrebten Ziels erforderlich, geeignet und zumutbar

ist. Entspricht ein Bauvorhaben den gesetzlichen Anforderungen, so hat die Bauherrschaft grundsätzlich Anspruch auf eine unbefristete, unwiderrufliche, bedingungslose und unbelastete Baubewilligung. 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 dienen in solchen Fällen dazu, die gesetzwidrigen Auswirkungen zu verhindern. Insoweit sind sie gegenüber der Alternative des Bauabschlags das mildere Mittel³³.

c) Die Berechnungen, die die Beschwerdeführerin anstellt, sind nicht stichhaltig, da sie offensichtlich auf veralteten Zahlen beruhen. Zwar betrug die BGF für das Fachmarktzentrum an der Feldstrasse 32 laut ursprünglichem Baugesuch 17'503 m². Sie wurde jedoch im Projektänderungsgesuch vom 13. April 2007 auf 14'006 m² reduziert.³⁴ Auf diese Zahl stützten sich sowohl der Umweltverträglichkeitsbericht³⁵ als auch das beco³⁶ und das AUE³⁷ bei der Beurteilung jenes Vorhabens. Die Zahl von 18 Fahrten DTV pro 100 m² für das Vorhaben Feldstrasse 32 beruht zudem auf einem Nutzungsmix von 90 % einer eher

³³ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, a.a.O. I, Bern 2007, Art. 38(39 N. 15a

³⁴ Baugesuchsakten der Einwohnergemeinde Muri betreffend Baugesuch Nr. pa2007/06 (Projektänderung) der Implenja Generalunternehmung AG (nachfolgend: Baugesuchsakten pa2007/06), p. 17

³⁵ vom April 2007 mit Ergänzungen vom September 2008

³⁶ Baugesuchsakten pa2007/06, p. 271

³⁷ Baugesuchsakten pa2007/06, p. 287

Seite 17

flächenintensiven und 10 % einer eher fahrtenintensiven Fachmarktnutzung. Demgegenüber weist das Vorhaben der Beschwerdeführerin mehr als 20 % eher fahrtenintensive Fachmarktnutzung auf. Die Beurteilung des beco, dass sich das spezifische Verkehrsaufkommen

nach Realisierung der beantragten Nutzungsänderung auf 20 - 24 Fahrten DTV pro 100 m² belaufen wird³⁸, ist daher nachvollziehbar.

d) Für das Vorhaben der Beschwerdeführerin steht kein Fahrleistungskredit zur Verfügung. Es ist daher nicht umweltverträglich. Anders als die Beschwerdeführerin meint, kann dieser Mangel nicht mit Nebenbestimmungen geheilt werden. Wie sie selber berechnet hat, könnten die zulässigen 2'000 Fahrten DTV nur dann eingehalten werden, wenn das spezifische

Verkehrsaufkommen nach Realisierung der beantragten Nutzungsänderung maximal 14.28 Fahrten DTV pro 100 m² BGF beträgt. Aufgrund der Akten ist davon auszugehen, dass sich das spezifische Verkehrsaufkommen mit der geplanten Nutzungsänderung auf 20 - 24 Fahrten DTV pro 100 m² belaufen wird. Ein spezifisches Verkehrsaufkommen von etwa 14 Fahrten DTV pro 100 m² BGF erscheint daher als unrealistisch. Das Bauvorhaben

kann daher nicht mit der Auflage bewilligt werden, es dürften nicht mehr als 2'000 Fahrten DTV generiert werden, wenn aufgrund der Prognosen feststeht, dass diese Grenze mit der geplanten Nutzung klar nicht eingehalten werden kann. Damit das Vorhaben umweltverträglich wird, muss der Nutzungsmix derart abgeändert werden, dass das spezifische

Verkehrsaufkommen der beantragten Nutzungsänderung auf 14 Fahrten DTV pro 100 m² BGF reduziert werden kann. Um das zu erreichen, muss die künftige Nutzung des Gebäudes Feldstrasse 30 grundsätzlich neu konzipiert werden.

5. Kosten

a) Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten bestehen vorliegend einzig aus einer Pauschalgebühr

(Art. 103 Abs. 1 VRPG). Zusätzlichen Gebühren sind keine angefallen. Die Pauschalgebühr wird festgesetzt auf Fr. 2'000.00 (Art. 103 Abs. 2 VRPG, Art. 19 Abs. 1 GebV³⁹).

³⁸ Baugesuchsakten 2007/010, p. 297

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

Seite 18

Laut Art. 108 Abs. 1 VRPG werden die Verfahrenskosten der unterliegenden Partei auferlegt, es sei denn, das prozessuale Verhalten einer Partei gebiete eine andere Verlegung oder die besonderen Umstände rechtfertigen, keine Verfahrenskosten zu erheben. Im vorliegenden

Fall gibt es keine Gründe, von der Regel abzuweichen. Deshalb werden die oberinstanzlichen

Verfahrenskosten vollumfänglich der unterliegenden Beschwerdeführerin auferlegt.

b) Die obsiegenden Beschwerdegegner haben Anspruch auf Ersatz ihrer Parteikosten (Art. 108 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 104 VRPG). Die Kostennoten ihrer Anwälte geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

III. Entscheid

1. Die Beschwerde wird abgewiesen. Der Entscheid der Gemeinde Muri bei Bern vom 6. März 2009 wird bestätigt.

2. Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten von Fr. 2'000.00 werden der Beschwerdeführerin zur Bezahlung auferlegt.

Die Zahlungseinladung erfolgt, sobald dieser Entscheid rechtskräftig ist.

3. Die Beschwerdeführerin hat den Beschwerdegegnern 1 und 2 die Parteikosten im Betrag von Fr. 6'260.60 (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) und den Beschwerdegegnern 3 bis 5 die Parteikosten im Betrag von Fr. 2'838.05 (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) zu ersetzen.

Seite 19

IV. Eröffnung

Zu eröffnen:

Herrn Fürsprecher [REDACTED], mit Gerichtsurkunde

Herrn Fürsprecher [REDACTED], mit Gerichtsurkunde

Herrn Rechtsanwalt [REDACTED], mit Gerichtsurkunde

Baubewilligungsbehörde der Gemeinde Muri, Gemeindeverwaltung, eingeschrieben

Zur Kenntnis:

Regierungsstatthalterin von Bern

Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE)

Amt für Berner Wirtschaft (beco)

BAU-, VERKEHRS- UND

ENERGIEDIREKTION

Die Direktorin B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin

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.