

100.2009.313U  
STB/RAP

**Verwaltungsgericht des Kantons Bern**  
Verwaltungsrechtliche Abteilung

**Urteil vom 31. März 2010**

Verwaltungsrichter Müller, Abteilungspräsident  
Verwaltungsrichter Stalder, Keller und Rolli  
Verwaltungsrichterin Steinmann  
Kammerschreiberin Meyer

**HRS Real Estate AG**

handelnd durch die statutarischen Organe, Walzmühlestrasse 48,  
8501 Frauenfeld  
vertreten durch Fürsprecher [REDACTED] 3073 Gümligen  
Beschwerdeführerin

[REDACTED]  
gegen

**1. VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Bern**

Verein, handelnd durch die VCS-Regionalgruppe Bern, Bollwerk 35,  
Postfach 8550, 3001 Bern

**2. podium Tannacker und Gümligenfeld**

Verein, Postfach 69, 3073 Gümligen

beide vertreten durch Fürsprecher [REDACTED]  
[REDACTED] Bern

Beschwerdegegnerschaft

und

**Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern**

Reiterstrasse 11, 3011 Bern



sowie

**Einwohnergemeinde Muri**

vertreten durch die Baubewilligungsbehörde, Gemeindeverwaltung, Thunstrasse 74, 3074 Muri

betreffend Umnutzung von Büroflächen in Verkaufsflächen für Möbelfachgeschäft; Luftreinhaltung (Entscheid der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern vom 27. August 2009; RA Nr. 110/2009/45)

**Sachverhalt:**

**A.**

Die Rubin Totalunternehmung AG reichte am 19. Dezember 2005 bei der Einwohnergemeinde (EG) Muri ein Baugesuch ein für verschiedene Umnutzungen im Dienstleistungsgebäude auf der Parzelle Gbbl. Nr. 3226 an der Feldstrasse 30 in Gümligen. Das Grundstück liegt im Perimeter der Überbauungsordnung (ÜO) «Gümligenfeld». Mit dem Vorhaben sollen unter anderem Büro- und Dienstleistungsflächen im 1. Obergeschoss als Fachmarkt und Ausstellungsflächen für ein Möbelfachgeschäft genutzt werden. Im 2. Obergeschoss ist ein Lager für das Möbelfachgeschäft anstelle der bestehenden Büro- und Dienstleistungsflächen vorgesehen. Die EG Muri sistierte das Baubewilligungsverfahren bis zum Entscheid über eine das gleiche Gebäude betreffende Projektänderung. Am 15. Juni 2006 beantragten die Rubin Totalunternehmung AG sowie die neue Eigentümerin des Grundstücks Nr. 3226, die HRS Hauser Rutishauser Suter AG (heute: HRS Real Estate AG), der Liegenschaftseigentümerin sei ein Fahrtenkredit für das Gebäude an der Feldstrasse 30 von insgesamt 3'100 Fahrten im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) zu bewilligen; allenfalls sei ein solcher Fahrtenkredit bei der zuständigen kantonalen Instanz zu beantragen. Die EG Muri teilte ihnen am 23. Juni 2006 mit, über

den Antrag könne erst nach Abschluss der hängigen Projektänderung entschieden werden.

## **B.**

Im Februar 2007 nahm die EG Muri das Baubewilligungsverfahren betreffend die Nutzungsänderungen wieder auf und liess das Baugesuch publizieren. Gegen das Vorhaben gingen mehrere Einsprachen ein, darunter diejenigen des VCS sowie des podium Tannacker und Gümligenfeld. Im April 2007 erliess die EG Muri eine Planungszone für das im Perimeter der ÜO «Gümligenfeld» gelegene Gebiet. Mit Entscheid vom 7. Juni 2007 verweigerte sie die beantragte Baubewilligung, da das Vorhaben dem Zweck der Planungszone widerspreche. Auf Beschwerde der HRS Hauser Rutishauser Suter AG hin hob die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) am 18. September 2007 den Bauabschlag auf und wies die Sache zur Fortsetzung des Baubewilligungsverfahrens im Sinn der Erwägungen an die EG Muri zurück (Verfahren RA Nr. 110/2007/91). Die EG Muri setzte das Verfahren in der Folge fort und liess im Juni 2008 einen Nachtrag zur erfolgten Baupublikation veröffentlichen, wonach das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfe. Gegen das Gesuch gingen erneut Einsprachen ein. Mit Gesamtbauentscheid vom 6. März 2009 hiess die EG Muri die Einsprachen im Sinn der Erwägungen gut, soweit auf sie eingetreten werden konnte und verweigerte die Baubewilligung (Verfahren 2007/010).

## **C.**

Gegen den Gesamtbauentscheid der Gemeinde erhob die HRS Real Estate AG am 7. April 2009 Beschwerde bei der BVE. Sie beantragte, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben, das Baugesuch sei zu bewilligen und die gegen das Gesuch gerichteten Einsprachen seien abzuweisen. Mit Entscheid vom 27. August 2009 wies die BVE die Beschwerde ab und bestätigte den Gesamtbauentscheid der Gemeinde (Verfahren RA Nr. 110/2009/45).

## **D.**

Gegen den Entscheid der BVE führt die HRS Real Estate AG mit Eingabe vom 18. September 2009 Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Sie stellt das Rechtsbegehren, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben, das Baugesuch sei zu bewilligen und die gegen das Gesuch gerichteten Einsprachen seien abzuweisen. Eventuell sei das Baugesuch mit der Auflage zu bewilligen, dass die Anzahl Fahrten zum Dienstleistungsgebäude 2'000 Fahrten DTV nicht übersteige, wobei das Fahrtencontrolling zu diesem Zweck durch Erfassung sämtlicher Ein- und Ausfahrten in die bzw. aus der Einstellhalle weiterzuführen sei. Der VCS und das podium Tannacker und Gümligenfeld beantragen mit Beschwerdeantwort vom 22. Oktober 2009 Abweisung der Beschwerde. Eventuell sei das Baugesuch im Sinn des Eventualbegehrens der HRS Real Estate AG unter der Auflage eines Fahrtencontrolling zu bewilligen, das sicherstelle, dass durch die Nutzung des Dienstleistungsgebäudes insgesamt weniger als 2'000 Fahrten DTV erzeugt werden. Die BVE schliesst mit Vernehmlassung vom 8. Oktober 2009 unter Hinweis auf die Ausführungen im angefochtenen Entscheid auf Abweisung der Beschwerde. Die EG Muri hat sich nicht vernehmen lassen.

Mit Verfügung vom 3. März 2010 hat der Instruktionsrichter die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 17. Oktober 2008 betreffend ein neues Fachmarktgebäude an der Feldstrasse 32 in Gümligen aus den diesbezüglichen Beschwerdeakten beigezogen.

## **Erwägungen:**

### **1.**

**1.1** Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig. Die Beschwerdeführerin hat am vorinstanzlichen

Verfahren teilgenommen, ist als Baugesuchstellerin durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG; vgl. auch Art. 40 Abs. 5 i.V.m. Abs. 2 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 [BauG; BSG 721.0]). Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

**1.2** Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 VRPG).

**1.3** Die Parteien beantragen, es seien verschiedene Dokumente aus früheren Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren zu edieren. Soweit diese Unterlagen nicht bereits in den amtlichen Akten des vorliegenden Verfahrens enthalten sind, sind sie für den Entscheid in der Sache nicht erheblich. Ihr Beizug erübrigt sich deshalb und die Beweisanträge sind insoweit abzuweisen.

## **2.**

**2.1** Vor dem Verwaltungsgericht ist wie bereits im Verfahren vor der BVE einzig umstritten, ob das Bauvorhaben mit den Umweltvorschriften über die Luftreinhaltung vereinbar ist. Der Kanton Bern hat am 27. Juni 2001 gestützt auf Art. 44a des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) einen neuen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015 erlassen und ihn am 8. August 2007 nachgeführt (nachfolgend: Massnahmenplan 2000/2015; abrufbar unter: <<http://www.vol.be.ch/>>, Rubrik «beco», «Luft/Licht/Elektrosmog», «Luftreinhaltung», «Downloads»). Zentrales Element im Bereich Personenverkehr ist das so genannte Fahrleistungsmodell (nachfolgend: FLM), mit dem einerseits die emissionsseitigen Ziellücken beim Personenverkehr bis ins Jahr 2015 geschlossen und andererseits die Belange von Luftreinhaltung und Klimaschutz auf diejenigen der Raumplanung abgestimmt werden sollen.

**2.2** Der Massnahmenplan 2000/2015 legt fest, wie das zu erwartende Wachstum des motorisierten Personenverkehrs aufgeteilt und bewirt-

schattet wird. Etwas mehr als die Hälfte dieser Fahrleistung ist für die Grundentwicklung im Kanton reserviert. Der Rest kann zur Realisierung von verkehrsintensiven Vorhaben (VIV) eingesetzt werden, wobei der kantonale Richtplan die für VIV zur Verfügung stehende Fahrleistung nach raumplanerischen Kriterien im Rahmen von Fahrleistungskontingenten verteilt. Die Fahrtenlimitierungen stellen zulässige Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 3 und Art. 12 Abs. 1 Bst. c USG dar. In den Agglomerationen Bern, Biel und Thun erfolgt die konkrete raumplanerische Umsetzung, die Zuteilung von Fahrleistungen auf einzelne Standorte sowie die Bewirtschaftung der Kontingente mittels regionaler Richtpläne (Massnahmenplan 2000/2015, S. 67 ff., Massnahmen P1 und P2). Gestützt darauf teilt die Nutzungsplanungs- bzw. Baubewilligungsbehörde einen Fahrtenkredit zu (ausführlich zum Ganzen BGE 131 II 470 E. 4.2 und 6.1-6.4; BVR 2006 S. 453 E. 3.2; VGE 21996-21998 vom 20.12.2004, E. 4; Rudolf Muggli, Berner Fahrleistungsmodell - Grundlagen und Anwendung, hrsg. vom Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern und vom beco, 2005 [abrufbar unter: <<http://www.jgk.be.ch/site/agr>>, Rubrik «Raumplanung», «Kantonale Raumplanung», «Siedlung/Verkehr», «Berner Fahrleistungsmodell (FLM)»]).

**2.3** Der Regierungsrat des Kantons Bern hat mit der Nachführung des Massnahmenplans 2000/2015 vom 8. August 2007 unter anderem die Massnahmenblätter zum FLM aktualisiert. Neu unterscheidet der Plan bei den VIV zwischen Neubauvorhaben, die mehr als 2'000 Fahrten DTV erzeugen, und Erweiterungsvorhaben, die insgesamt mehr als 2'000 Fahrten DTV erzeugen (bestehendes Fahrtenaufkommen und Fahrten, die durch das Ausbauvorhaben zusätzlich verursacht werden; S. 67, Massnahme P1). Weiter hat der Regierungsrat mit Revision vom 24. Juni 2009 die Vollzugsmodalitäten des FLM auf Verordnungsstufe verankert, indem er in der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) den neuen Zwischentitel XIIIa. eingefügt hat («Verkehrsintensive Bauvorhaben»). Die Art. 91a ff. BauV sind am 1. September 2009 in Kraft getreten.

**2.4** Die Gemeinde fällt ihre Gesamtbauentscheid am 6. März 2009 (vorne Bst. B). Zu diesem Zeitpunkt war die Nachführung des Massnahmenplans 2000/2015 bereits in Kraft und bekannt. Massgebend ist hier

deshalb die aktualisierte Fassung des Plans (vgl. BGE 118 Ib 206 E. 11f; BGer 1.12.1995, in URP 1996 S. 206 E. 4a/bb; VGE 21996-21998 vom 20.12.2004, E. 4.5.4). Im Übrigen sind Änderungen umweltrechtlicher Erlasse um der öffentlichen Ordnung willen nach konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts auf alle noch nicht (letztinstanzlich) abgeschlossenen Verfahren anzuwenden (BGE 133 II 181 E. 11.2.2 S. 206 mit Hinweisen). Das gilt auch für kantonales Ausführungsrecht im Umweltbereich (vgl. etwa BGer 1A.113/1999 vom 26.5.2000, in ZBI 2002 S. 41 und URP 2000 S. 622 E. 4c betreffend Parkplatzvorschriften). Das FLM dient (auch) der Luftreinhaltung und damit dem Umweltschutz. Die Art. 91a ff. BauV sind somit im vorliegenden Fall ebenfalls anzuwenden.

**2.5** Gemäss dem regionalen Richtplan des Vereins Region Bern (VRB; abrufbar unter: <<http://www.regionbern.ch/de/>>, Rubrik «Dokumente», «Raumentwicklung») ist der Entwicklungsschwerpunkt Gümligenfeld in Muri ein Standort für VIV von regionaler Bedeutung mit 24'500 PW-km pro Tag (Teil 1, S. 9 f. und Richtplankarte auf S. 11). Dies entspricht einem Fahrleistungskredit von maximal 2'500 Fahrten DTV (Umweltverträglichkeitsprüfung vom 17.10.2008 [nachfolgend: UVP], Vorakten Gemeinde, pag. 350; Fachbericht Immissionsschutz des beco vom 2.10.2008 [nachfolgend: Fachbericht beco], Vorakten Gemeinde, pag. 340, Rückseite). Das gesamte Kontingent für den Entwicklungsschwerpunkt Gümligenfeld wird von einem neuen Fachmarktgebäude an der Feldstrasse 32 beansprucht (angefochtener Entscheid, E. 3b S. 14 f.). Für das Vorhaben der Beschwerdeführerin steht daher kein Fahrtenkredit mehr zur Verfügung. Es darf folglich nur bewilligt werden, wenn sich das Verkehrsaufkommen im Rahmen der Grundentwicklung bewegt, mithin nicht mehr als 2'000 Fahrten DTV erzeugt werden.

### **3.**

**3.1** Die Verfahrensbeteiligten sind sich uneinig, ob bei der zulässigen Obergrenze von 2'000 Fahrten DTV auch diejenigen Fahrten einzubeziehen sind, welche mit der *bestehenden Nutzung* des Dienstleistungsgebäudes an der Feldstrasse 30 zusammenhängen. - In sachverhaltlicher Hin-

sieht ist unbestritten, dass die Rubin Totalunternehmung AG für das Dienstleistungsgebäude am 15. Februar 2001 ein generelles Baugesuch einreichte (Eingang bei der kommunalen Bauverwaltung). Die Gemeinde erteilte die generelle Baubewilligung am 6. Juli 2001. Die Gesamtbaubewilligung für das Ausführungsprojekt erteilte der Regierungsstatthalter von Bern am 2. September 2002 (Vorakten BVE, pag. 77, Beilagen).

**3.2** Bei Erweiterungen von Anlagen, die vor Inkrafttreten des Massnahmenplans 2000/2015 am 27. Juni 2001 bewilligt worden sind, zählen für die Festlegung des Fahrtenkredits nur die Fahrten, die durch das Ausbauvorhaben zusätzlich verursacht werden (Massnahmenplan 2000/2015, S. 68, Massnahme P1). Nach der BauV bestimmt sich der Fahrtenkredit für Neubau- und Erweiterungsvorhaben nach den folgenden Grundsätzen:

*Art. 91b*

<sup>2</sup> Bei neuen Bauvorhaben ist ein Fahrtenkredit für alle durch das Vorhaben verursachten Fahrten erforderlich.

<sup>3</sup> Bei der Änderung bestehender Anlagen ist ein Fahrtenkredit erforderlich für

- a die durch die Änderung verursachten Fahrten, wenn die Anlage vor Erlass des kantonalen Massnahmenplans zur Luftreinhaltung 2000/2015 (27. Juni 2001) bewilligt worden ist;
- b alle Fahrten, wenn die Anlage nach diesem Datum bewilligt worden ist.

Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist die teilweise Umnutzung eines bestehenden Gebäudes. Zur Diskussion steht damit ein Erweiterungsvorhaben im Sinn des Massnahmenplans 2000/2015 bzw. die Änderung einer bestehenden Anlage nach Art. 91b Abs. 3 BauV.

**3.3** Die BVE hat erwogen, bei bestehenden Bauten sei für den Fahrtenkredit der Zeitpunkt der Bewilligung entscheidend. Auf der Parzelle Nr. 3226 existiere bisher kein bewilligtes VIV. Es bestehe daher auch keine Bestandesgarantie für eine bestimmte Anzahl Fahrten. Das Dienstleistungsgebäude an der Feldstrasse 30 sei erst nach Inkrafttreten des Massnahmenplans 2000/2015 bewilligt worden. Demzufolge sei für alle vom Vorhaben verursachten (bestehenden und künftigen) Fahrten ein Fahrtenkredit erforderlich. Zu berücksichtigten seien mithin sämtliche mit dieser

Anlage zusammenhängenden Fahrten (angefochtener Entscheid, E. 2 S. 10 ff.).

**3.4** Nach Ansicht der Beschwerdeführerin ist für den Fahrtenkredit entgegen der Darstellung der BVE nicht der Zeitpunkt der Bewilligung massgebend. Entscheidend sei vielmehr, dass das (generelle) Baugesuch für das Dienstleistungsgebäude vor dem 27. Juni 2001 eingereicht worden sei. Zu berücksichtigen seien daher nur diejenigen Fahrten, die durch die beabsichtigte teilweise Umnutzung des Gebäudes in ein Möbelfachgeschäft verursacht werden. Diese Beurteilung stehe auch im Einklang mit den Urteilen des Bundes- und Verwaltungsgerichts betreffend das Dorfzentrum Münsingen (BGer 1A.293/2005 vom 10.7.2006, in URP 2006 S. 894; BVR 2006 S. 453). Die gegenteilige Auffassung der BVE sei mit dem Grundgedanken des FLM und dem Gebot der haushälterischen Nutzung des Bodens nicht vereinbar. Denn sie führe dazu, dass an Standorten für VIV eine Erweiterung von bestehenden Vorhaben zu Lasten der Grundentwicklung ausgeschlossen sei und auf der «grünen Wiese» gebaut werden müsse. Die Beschwerdegegnerschaft geht wie die BVE davon aus, dass für die Berechnung des Fahrtenkredits der Zeitpunkt der Baubewilligung und nicht der Gesuchseinreichung entscheidend ist. Da das Dienstleistungsgebäude nach dem 27. Juni 2001 bewilligt worden sei, sei ein Fahrtenkredit für alle Fahrten nötig. Insofern unterscheide sich der hier zu beurteilende Fall auch vom Verfahren betreffend das Dorfzentrum Münsingen.

**3.5** Gemäss Art. 36 Abs. 1 BauG sind Bauvorhaben nach dem zur Zeit der Einreichung des Baugesuchs geltenden Recht zu beurteilen, soweit das Bundesrecht nichts anderes bestimmt. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin regelt diese Bestimmung nicht, wie die Erweiterung bestehender Bauten nach dem FLM zu behandeln ist. Diese Frage ist vielmehr nach Massgabe des Massnahmenplans 2000/2015 und den einschlägigen Vollzugsbestimmungen der BauV zu beantworten. Laut dem Massnahmenplan kommt es darauf an, ob die betreffende Anlage vor oder nach dem 27. Juni 2001 *bewilligt* worden ist. Das Gleiche ergibt sich aus Art. 91b Abs. 3 BauV (vorne E. 3.2). Dieser Zeitpunkt ist gemäss den Ausführungen des Regierungsrates in den Materialien zur erwähnten Regelung

der BauV ausschlaggebend für die Frage, ob die Fahrten bei der Ermittlung der Ausgangslage des FLM bereits berücksichtigt worden sind oder nicht (Vortrag betreffend Änderung der BauV [nachfolgend: Vortrag Änderung BauV], S. 12). Nichts anderes ergibt sich mit Blick auf das Bundesrecht (vorne E. 2.4). Bauvorhaben, die nach dem 27. Juni 2001 bewilligt worden sind, mussten den Anforderungen des Massnahmenplans 2000/2015 entsprechen. Auch unter diesem Gesichtswinkel kann es folglich nicht auf den Zeitpunkt der Gesuchseinreichung ankommen, sondern ist der *Bewilligungszeitpunkt* massgebend.

**3.6** Nicht von vornherein klar ist, welche Bedeutung der zeitlichen Abgrenzung von Art. 91b Abs. 3 Bst. a BauV zukommt: Gemäss Art. 2 Abs. 4 Bst. a LRV gelten als neue Anlagen auch Anlagen, die umgebaut, erweitert oder instand gestellt werden, wenn dadurch höhere oder andere Emissionen zu erwarten sind. Im Licht der bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann nicht zweifelhaft sein, dass es sich beim umgenutzten Gebäude der Beschwerdeführerin insgesamt - und nicht nur bezüglich der zur Umnutzung vorgesehenen Geschosse - um eine neue Anlage im Sinn von Art. 2 Abs. 4 LRV handelt, die Einwirkungen unter anderem in Form von Luftverunreinigungen erzeugen wird. Diese sind nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gesamthaft zu beurteilen, d.h. es sind alle Emissionen zu berücksichtigen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung der Anlage verursacht werden, und es sind die erforderlichen Emissionsbegrenzungen für die gesamte Anlage festzusetzen (vgl. BGE 131 II 103 E. 2.1.2 mit Hinweisen). Ob unter diesen Umständen Raum besteht für eine kantonale Regelung betreffend die Änderung bestehender Anlagen, steht nicht von vornherein fest. Die Frage kann indes mit Blick auf das Folgende offen bleiben.

**3.7** Das hier interessierende Gebäude an der Feldstrasse 30 wurde erst *nach dem 27. Juni 2001* bewilligt (vorne E. 3.1). Für den Fahrtenkredit sind demnach *alle* von diesem Gebäude ausgehenden Fahrten zu berücksichtigen, d.h. die «vorbestehenden» und die änderungsbedingten neuen Fahrten (Massnahmenplan 2000/2015, S. 67, Massnahme P1; Art. 91b Abs. 3 Bst. b BauV). Das gilt namentlich auch in Fällen, in denen eine Anlage ursprünglich weniger als 2'000 Fahrten DTV verursacht und dieser

Schwellenwert erst zusammen mit dem änderungsbedingtem Mehrverkehr erreicht wird (Vortrag Änderung BauV, S. 12). Wie die Vorinstanz richtig erwoogen hat, stellt sich die Frage der Besitzstandsgarantie in dieser Situation nicht. Ebenso wenig steht hier ein «altrechtliches Gebäude» zur Diskussion, wie die Beschwerdeführerin meint. Auch ein Widerspruch zum Konzept des FLM liegt nicht vor. Bei der Erweiterung von Gebäuden, die erst nach dem 27. Juni 2001 bewilligt worden sind, sind die Fahrten in jedem Fall zusammenzuzählen. Erzeugt das Vorhaben insgesamt mehr als 2'000 Fahrten DTV, handelt es sich um ein VIV, das nicht zu Lasten der Grundentwicklung erstellt werden darf. Es ist ein wesentliches Ziel des FLM, Bauvorhaben mit hohem Verkehrsaufkommen nur an Standorten zuzulassen, die sich - auch in raumplanungsrechtlicher Hinsicht - dafür eignen (vorne E. 2). Steht kein Fahrleistungskredit (mehr) zur Verfügung, ist der Standort für eine Erweiterung des Gebäudes mit insgesamt über 2'000 Fahrten DTV nicht geeignet. Es ist deshalb folgerichtig, solche Ausbauvorhaben dort auszuschliessen. Dass Vorhaben mit bis zu 2'000 Fahrten DTV im Rahmen der Grundentwicklung ohne Fahrtenkredit realisiert werden dürfen, entspricht dem Konzept des FLM und ist hinzunehmen.

**3.8** Diesem Ergebnis steht die bisherige Rechtsprechung nicht entgegen, wonach vom Fahrleistungskontingent nur Einkaufs- und Freizeitvorhaben konsumieren, die mehr als 2'000 *neue bzw. zusätzliche Fahrten* DTV zur Folge haben. Im Fall betreffend das Dorfzentrum Münsingen sahen die Überbauungsvorschriften vor, dass der Verkehr, der von der Nutzung der im Überbauungsplan als bestehende Bauten bezeichneten Gebäude ausgeht, bei der Berechnung der Obergrenze von 2'000 Fahrten DTV ausgenommen ist. Das Bundes- und Verwaltungsgericht beanstandeten diese Regelung nicht; dies mit der Begründung, das kantonale Recht sehe keine Massnahmen zur Sanierung bestehender Anlagen vor (BGer 1A.293/2005 vom 10.7.2006, in URP 2006 S. 894 E. 3.2.3; BVR 2006 S. 453 E. 3.7). Die Frage der Sanierung «altrechtlicher» bestehender Gebäude stellt sich hier nicht, da das Dienstleistungsgebäude wie ausgeführt vom FLM vollumfänglich erfasst wird.

3.9 Ob der Schwellenwert von 2'000 Fahrten DTV überschritten wird, ist somit übereinstimmend mit der BVE aufgrund sämtlicher Fahrten zu beurteilen, d.h. einschliesslich derjenigen, welche mit den bereits bestehenden Nutzungen zusammenhängen. Die Beschwerde ist in diesem Punkt unbegründet.

#### 4.

4.1 Umstritten ist weiter die vom Dienstleistungsgebäude insgesamt verursachte *Anzahl Fahrten*. - Die UVP bzw. der Fachbericht Immissionschutz des beco beruhen auf den Angaben des Umweltverträglichkeitsberichts der ecoptima AG vom Januar 2007 mit Ergänzungen vom September 2008 (UVB; in den Vorakten Gemeinde). Danach erzeugt der bestehende Media Markt im Erdgeschoss des Dienstleistungsgebäudes 2'000 Fahrten DTV. Hinzu kommen die Nutzungen in beiden Obergeschossen und dem Attikageschoss. Davon entfallen auf die Dienstleistungs- und Büronutzung 340 Fahrten DTV, auf den neu vorgesehenen Möbelfachmarkt 850 Fahrten DTV und auf das ebenfalls neue Lager dieses Markts 110 Fahrten DTV. Insgesamt geht der Bericht im Betriebszustand des umgenutzten Gebäudes damit von maximal 3'300 Fahrten DTV aus (UVB, S. 11 und 18). Die UVP bzw. der Fachbericht beco nehmen sodann Bezug auf Unterlagen der Beschwerdeführerin vom 29. August 2008, wonach der Media Markt nicht 2'000, sondern 1'423 Fahrten DTV erzeuge. Das Dienstleistungsgebäude verursache danach lediglich 2723 Fahrten DTV (Vorakten Gemeinde, pag. 350 und 341, Rückseite). Diese Zahlen werden in der UVP wie folgt beurteilt (Vorakten Gemeinde pag. 350; vgl. auch Fachbericht beco, Vorakten Gemeinde, pag. 340):

«Die Fahrtenprognosen sind nach Ansicht des beco/Immissionsschutz nachvollziehbar und plausibel. Das spezifische Verkehrsaufkommen nach Realisierung der beantragten Nutzungsänderung beläuft sich auf 20-24 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> BGF. Die Erfahrungswerte des beco/Immissionsschutz bei Fachmärkten weisen eine Bandbreite von 10 bis 25 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> BGF auf. Das Verkehrsaufkommen liegt somit innerhalb der Bandbreite der Erfahrungswerte.»

Das Umnutzungsvorhaben führt somit bezüglich des Dienstleistungsgebäudes nach Ansicht der Fachbehörden zu mindestens 2723 Fahrten DTV.

**4.2** Die BVE hat darauf hingewiesen, dass Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäss mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet seien, namentlich mit Bezug auf die wirtschaftlichen, demographischen sowie Verkehrs- und umweltpolitischen Voraussetzungen. Letztlich müsse man sich mit Aussagen über Entwicklungstendenzen zufrieden geben. Im vorliegenden Fall werde die Grenze von 2'000 Fahrten DTV laut der UVP-Prognose deutlich überschritten. Das Vorhaben könne daher nicht bewilligt werden (angefochtener Entscheid, E. 3 S. 14 f.).

**4.3** Die Beschwerdeführerin behauptet, das gesamte Dienstleistungsgebäude verursache heute 1'454 Fahrten DTV (Verwaltungsgerichtsbeschwerde, S. 10 Rz. 33). Sie stützt sich dabei auf aktuelle Zählungen der Ein- und Ausfahrten in die bzw. aus der Einstellhalle im Zeitraum November 2007 bis Oktober 2008 (1'321 Fahrten DTV bei 119 Parkplätzen). Hinzu kommen die Fahrten für die Aussenparkplätze, die sie auf der Grundlage dieser Zählung hochgerechnet hat (133 Fahrten DTV bei 12 Parkplätzen). Der Möbelfachmarkt mit Lager verursache gemäss der UVP höchstens 960 Fahrten DTV brutto, d.h. ohne Berücksichtigung der durch die entfallende Büronutzung eingesparten Fahrten (Verwaltungsgerichtsbeschwerde, S. 16 Rz. 62). Der vorgesehene Möbelfachmarkt mit Lager werde verglichen mit dem heute bewilligten Zustand lediglich 300 zusätzliche Fahrten DTV auslösen. Die Obergrenze von 2'000 Fahrten DTV werde daher nicht erreicht. Die Beschwerdegegnerin bezweifelt, dass das Dienstleistungsgebäude heute bloss 1'454 Fahrten DTV verursachen soll; diese Datenerhebung sei nie verifiziert worden und habe daher bloss den Charakter einer Parteibehauptung. Die für den Media Markt veranschlagten 2'000 Fahrten DTV gemäss der UVP seien im Jahr 2006 anlässlich eines von der Gemeinde angeordneten Monitoring erhoben worden. Auch in den übrigen Belangen sei auf die Sachverhaltsfeststellungen des UVB und der Fachbehörden abzustellen und nicht auf die Parteibehauptungen der Beschwerdeführerin.

**4.4** Die BVE hat mit Recht festgehalten, dass Verkehrsprognosen mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind. Solche Annahmen entziehen sich weitgehend der Kritik, soweit sie sich nicht schon im Lauf des Bewilligungsverfahrens als offensichtlich und erheblich unrichtig herausstellen. Diese Unzulänglichkeiten, die sich aus der Natur der Prognose selbst er-

geben, sind hinzunehmen, solange sich die getroffenen Annahmen nicht als unbrauchbar erweisen und es daher an der vom Gesetz geforderten vollständigen Sachverhaltsabklärung fehlt (BGE 126 II 522 E. 14; BGer 1E.17/1999/1E.18/1999 vom 25.4.2001, in ZBI 2002 S. 375 E. 3a; Heinz Aemisegger, Die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Praxis des Bundesgerichts, in URP 2004 S. 394 ff., 410, je mit weiteren Hinweisen). Diese Grundsätze gelten auch für Prognosen über Fahrtenzahlen nach dem FLM (BGE 131 II 470 E. 3; VGE 21996-21998 vom 20.12.2004, E. 3.4), wobei die Prognosen umso zuverlässiger sind, je gefestigter die Datenbasis ist (vgl. hinten E. 4.6).

**4.5** Soweit der angefochtene Entscheid hinsichtlich des vorgesehenen *Möbelfachmarkts mit Lager* von 960 Fahrten DTV ausgeht, ist er nicht zu beanstanden. Die Beschwerdeführerin macht zwar geltend, beim projektierten Fachmarktgebäude an der Feldstrasse 32 sei mit wesentlich tieferen Fahrtenzahlen gerechnet worden. Sie verweist dazu auf die diesbezügliche UVP vom 17. Oktober 2008. Dieser Vergleich überzeugt indes nicht. Wie sich der UVP entnehmen lässt (S. 3), rechnet der UVB in jenem Fall mit 18 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF). Diese Fahrtenanzahl sowie die rund 14,3 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> BGF, die sich nach den Berechnungen der Beschwerdeführerin bei Berücksichtigung einer grösseren BGF für den Neubau insgesamt ergeben sollen, sind als Vergleichsgrössen indes von vornherein untauglich. Denn diese Werte berücksichtigen *sämtliche* von der Bauherrschaft angegebenen Nutzungen. Vergleichbar wären - wenn überhaupt - nur Fahrtenzahlen für gleiche oder ähnliche Nutzungen. Für die Nutzung «Sportfachmarkt, Bekleidung/Schuhe, Elektronik, Buchhandel» geht der UVB mit 37 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> BGF von wesentlich höheren Fahrtenzahlen aus. Das Gleiche gilt für die Nutzung «Wohnungseinrichtungen, Ausstellungen», bei der 20 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> BGF angenommen werden. Hinzu kommt, dass das beco allgemein darauf hingewiesen hat, dass eher mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen sei und bei der Auswahl der Nutzerinnen und Nutzer daher dem zur Verfügung stehenden Fahrtenkontingent unbedingt genügend Rechnung zu tragen sei (S. 3). Vor diesem Hintergrund sind die prognostizierten rund 21,3 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> BGF für den hier zur Diskussion stehenden Möbelfachmarkt (850 Fahrten

bei 3'992 m<sup>2</sup> BGF) nicht zu beanstanden. Es steht auch keineswegs fest, dass sich das Kundensegment des Media Markts und des Möbelfachmarkts überschneiden und aus diesem Grund weniger Fahrten anfallen werden, wie die Beschwerdeführerin behauptet. Weshalb die Annahme von 960 Fahrten DTV für den neu vorgesehenen Fachmarkt mit Lager offensichtlich und erheblich unrichtig sein soll, vermag sie mit ihren Vorbringen demnach nicht aufzuzeigen.

**4.6** Etwas anders stellt sich die Situation hingegen mit Bezug auf diejenigen Fahrten dar, die auf bereits *bestehende Nutzungen* zurückgehen. Dabei handelt es sich einerseits um den Media Markt sowie um zwei Mieterinnen im Tätigkeitsfeld Büro und Dienstleistungen (Architekturbüro Rykart Architekten AG sowie Ingenieurbüro Frigo Consulting AG). Im Unterschied zu den noch nicht realisierten Nutzungen kann die Fahrtenzahl hier tatsächlich festgestellt werden; insoweit sind die Behörden nicht allein auf Prognosen angewiesen. Die Beschwerdeführerin hat neues Zahlenmaterial vorgelegt, das deutlich weniger Fahrten ausweist als in der UVP und im UVB angenommen wird. Auch wenn diese Erhebung nicht von der Gemeinde begleitet worden ist, ist sie doch geeignet, Zweifel an der Richtigkeit der Zahlen zu erwecken, auf denen der angefochtene Entscheid beruht. Es fragt sich deshalb, ob die Vorinstanz in dieser Hinsicht den Sachverhalt richtig und vollständig festgestellt hat. Wie es sich damit verhält, kann mit Blick auf die nachfolgenden Erwägungen jedoch offen bleiben.

**4.7** Nach Darstellung der Beschwerdeführerin verursacht das Dienstleistungsgebäude mit dem Media Markt sowie den beiden eingemieteten Büros gegenwärtig 1'454 Fahrten DTV (Verwaltungsgerichtsbeschwerde, S. 10 Rz. 33 sowie Vorakten Gemeinde pag. 357). Stellt man mit der Beschwerdeführerin auf diesen Wert ab und zählt die 960 Fahrten DTV hinzu, welche der neue Möbelfachmarkt mit Lager voraussichtlich erzeugen wird (vorne E. 4.5), ergeben sich 2'414 Fahrten DTV. Wird methodisch auf die tatsächliche Anzahl Fahrten abgestellt, besteht - entgegen der Darstellung der Beschwerdeführerin - kein Grund, davon eine bestimmte Fahrtenzahl wegen der Aufhebung der Büro- bzw. Dienstleistungsnutzung im 1. und 2. Obergeschoss als Folge der Umnutzung abzuziehen. Denn Verursacherinnen der der Büro- und Dienstleistungsnutzung zuzuordnenden Fahrten

waren bis anhin ausschliesslich oder doch im Wesentlichen das Architekturbüro [REDACTED] und das Ingenieurbüro [REDACTED], welche im Attikageschoss eingemietet sind (vgl. Verwaltungsgerichtsbeschwerde, S. 10 Rz. 33 sowie Schreiben der Beschwerdeführerin vom 28.3.2008; Vorakten Gemeinde, pag. 148). Diese Nutzung entfällt mit dem hier umstrittenen Vorhaben nicht; in der Attika steht nach wie vor eine BGF von 1'924m<sup>2</sup> für Büro und Dienstleistungen zur Verfügung (UVB, S. 11; ferner Grundriss Attikageschoss, Vorakten Gemeinde, pag. 16). Die damit zusammenhängenden Fahrten werden daher auch in Zukunft anfallen, weshalb sie im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung nicht zu subtrahieren sind.

**4.8** Das Dienstleistungsgebäude mit dem geplanten Möbelfachmarkt und dem Lager wird somit voraussichtlich deutlich mehr als 2'000 Fahrten DTV auslösen. Das gilt selbst dann, wenn die gegenwärtigen Nutzungen des Gebäudes nur 1'454 Fahrten DTV verursachen sollten, wie die Beschwerdeführerin geltend macht. Es handelt sich deshalb um ein VIV, das allerdings keinen Fahrtenkredit beanspruchen kann (vorne E. 2). Wie die BVE mit Recht entschieden hat, darf das Vorhaben daher grundsätzlich nicht bewilligt werden. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist in diesem Punkt ebenfalls unbegründet.

## **5.**

**5.1** Zu prüfen bleibt, ob das Vorhaben unter der *Auflage* zu bewilligen ist, wonach das Dienstleistungsgebäude nicht mehr als 2'000 Fahrten DTV erzeugen dürfe. - Nach Ansicht der BVE kann das Bauvorhaben nicht mit einer solchen Auflage bewilligt werden, da aufgrund der Prognose feststeht, dass die Obergrenze von 2'000 Fahrten DTV klar nicht eingehalten werden kann. Um die Umweltverträglichkeit zu gewährleisten, müsste die Nutzung des Dienstleistungsgebäudes grundsätzlich neu konzipiert werden (angefochtener Entscheid, E. 4 S. 15 ff.).

**5.2** Die Beschwerdeführerin vertritt in ihrem Eventualstandpunkt die Auffassung, die Auflage könne die Einhaltung der Umweltvorschriften sicherstellen. Mit ihrer gegenteiligen Haltung verkenne die BVE das Wesen von Bedingungen und Auflagen in Bauentscheiden fundamental. Es könne sodann nicht gesagt werden, dass eine Obergrenze von 2'000 Fahrten DTV für das Dienstleistungsgebäude bei den vorgesehenen Nutzungen unrealistisch sei. Schliesslich sei zu beachten, dass die Anzahl Fahrten wesentlich durch die Öffnungszeiten der Geschäfte gesteuert werde. Die beantragte Auflage ermögliche es ihr zu entscheiden, ob sie die Verkaufsnutzung mit allfälligen Einschränkungen realisieren wolle oder nicht. Die Verweigerung der Auflage greife deshalb auch unzulässigerweise in die Wirtschaftsfreiheit ein. Nach Ansicht der Beschwerdegegnerin kann die Obergrenze von 2'000 Fahrten DTV mit dem umstrittenen Projekt vermutlich nicht eingehalten werden. Verursache das Dienstleistungsgebäude nachweislich tatsächlich weniger Fahrten als angenommen, könne die Umnutzung allenfalls unter Auflagen bewilligt werden. Nötig sei in diesem Fall aber die Anordnung eines Controlling sowie von Massnahmen - vor allem Betriebsvorschriften -, um die erwähnte Fahrtenlimite einzuhalten. In diesem Rahmen sei allenfalls eine Verkürzung der Ladenöffnungszeiten ausdrücklich vorzusehen. Weiter müsse die Anzahl Parkplätze beschränkt werden.

**5.3** Mit der Baubewilligung können Bedingungen und Auflagen verbunden werden (Art. 38 Abs. 3 BauG; Art. 35 Abs. 3 des Dekrets vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren [Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1]). Solche Nebenbestimmungen kommen namentlich bei Bauvorhaben in Betracht, die je nach ihrer näheren Gestaltung oder Einrichtung oder je nach der Art der Nutzung oder Betriebsführung sowohl gesetzeskonform als auch gesetzwidrig sein können. Sie sind hier das Mittel, um die gesetzwidrigen Auswirkungen zu verhindern. Insoweit stellen sie gegenüber der Alternative des Bauabschlags das mildere Mittel dar (BVR 2006 S. 153 E. 3.2, 1995 S. 505 E. 3a; Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I, 3. Aufl. 2007, Art. 38/39 N. 15a Bst. c). Wenn ein Bauvorhaben den gesetzlichen Anforderungen nicht entspricht, kann der Mangel aber in der Regel nicht mit Bedingungen oder Auflagen «geheilt» werden. Es bedarf dazu entweder einer Projektänderung oder

einer Ausnahmegewilligung (VGE 23314 vom 18.8.2008, E. 2.3; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 38/39 N. 15a Bst. b und N. 16).

**5.4** Wie dargelegt, verursacht das Dienstleistungsgebäude mit dem neu vorgesehenen Möbelfachmarkt mit Lager selbst auf der Grundlage der von der Beschwerdeführerin genannten Zahlen deutlich mehr als 2'000 Fahrten DTV. Auszugehen ist nach dem heutigen Kenntnisstand von mindestens 2'414 Fahrten DTV. Das Vorhaben ist daher nicht umweltverträglich (vorne E. 4). Insofern unterscheidet es sich vom Projekt WESTside Brünnen. In jenem Fall dienten die Auflagen dazu, die Umweltverträglichkeit über den Zeitpunkt der Baubewilligung hinaus sicherzustellen. Zu denken ist beispielsweise an die Situation, dass die angenommene Fahrtenzahl wider Erwarten nicht eingehalten werden kann oder sich die aus heutiger Sicht vertretbaren Prognosen nachträglich als unrichtig erweisen (BGE 131 II 470 E. 3.3; VGE 21996-21998 vom 20.12.2004, E. 3.5). Im vorliegenden Fall steht demgegenüber bereits heute fest, dass die umweltrechtlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können.

**5.5** Bei dieser Sachlage hätte die Auflage *konkrete Massnahmen* zu nennen, um die Fahrtenzahl zu reduzieren. Denn Nebenbestimmungen müssen unter anderem durchsetzbar sein (BVR 2006 S. 153 E. 3.2; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 38/39 N. 15a Bst. d). Soweit sie die mit einer Bewilligung verbundenen Rechte und Pflichten festlegen, müssen sie deshalb hinreichend bestimmt sein, d.h. den Inhalt der jeweiligen Rechte und Pflichten im Detail festlegen. Sie sind klar und eindeutig im Verfügungsdispositiv festzuhalten, damit ihr Vollzug sicher und mit vernünftigen Aufwand für die Behörden möglich ist (VGE 23314 vom 18.8.2008, E. 2.4, 22281 vom 5.10.2006, E. 2.3; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 49 N. 53). Diesen Anforderungen genügt die Auflage, wonach das Dienstleistungsgebäude nicht mehr als 2'000 Fahrten DTV erzeugen dürfe, nicht. Die Beschwerdeführerin hat insbesondere auch aufgrund der Wirtschaftsfreiheit - anders als sie geltend macht - keinen Anspruch auf Bewilligung des Vorhabens, um sich dann überlegen zu können, ob sie die Verkaufsnutzung mit allfälligen Einschränkungen realisieren will oder nicht. Derartige Einschränkungen müssen vielmehr in der Auflage

selbst angeordnet werden, um von den Behörden durchgesetzt werden zu können.

**5.6** Die Beschwerdeführerin beantragt keine konkreten Massnahmen zur Reduktion der Fahrtenanzahl. Sie stellt nur allgemein eine *Einschränkung der Öffnungszeiten* für die im Dienstleistungsgebäude tätigen Verkaufsgeschäfte zur Diskussion. Dabei handelt es sich zwar um ein mögliches Mittel zur Begrenzung der Emissionen, die durch den Kundenverkehr entstehen (BGE 125 II 129 E. 8b, 119 Ia 378 = Pra 1994 Nr. 159 S. 535 E. 9; kritisch mit Bezug auf die Luftreinhaltung Niklaus Eichbaum, Raumplanungs- und umweltrechtliche Problemfelder beim Bau von Einkaufszentren und Fachmärkten, Diss. St. Gallen 2008, S. 267 f.). Wie diese Zeiten ausgestaltet werden müssten, um die Fahrten im erforderlichen Umfang zu reduzieren, legt die Beschwerdeführerin aber nicht dar. Ob die Obergrenze von 2'000 Fahrten DTV auf diesem Weg eingehalten werden könnte, erscheint fraglich, müsste das Dienstleistungsgebäude doch nach dem vorstehend Gesagten im Minimum über 400 Fahrten DTV weniger verursachen; dies entspricht nahezu der Hälfte der für den Möbelfachmarkt prognostizierten 850 Fahrten DTV. Wie es sich damit im Einzelnen verhält, muss hier jedoch nicht vertieft werden. Es ist nicht Sache der Behörden, das Projekt von Amtes wegen so auszugestalten, dass es bewilligungsfähig ist. Dafür hätte vielmehr die Beschwerdeführerin sorgen müssen.

**5.7** Die BVE hat somit mit Recht entschieden, dass das Vorhaben auch mit Auflagen nicht bewilligungsfähig ist. Die Beschwerde erweist sich demzufolge in allen Teilen als unbegründet und ist abzuweisen.

## **6.**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird die Beschwerdeführerin kostenpflichtig (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Sie hat der Beschwerdegegnerschaft zudem die Parteikosten für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht zu ersetzen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG). Der vom Rechtsvertreter der Beschwerdegegnerschaft geltend gemachte Parteikostenersatz von Fr. 8'143.45 (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) liegt im obersten

Bereich des unter dem Gesichtswinkel von Art. 41 Abs. 1 und 2 des kantonalen Anwaltsgesetzes vom 28. März 2006 (KAG; BSG 168.11) i.V.m. Art. 11 Abs. 1 der Verordnung vom 17. Mai 2006 über die Bemessung des Parteikostenersatzes (Parteikostenverordnung, PKV; BSG 168.811) Vertretbaren, gibt aber (noch gerade) keinen Anlass zur Kürzung.

**Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 4'000.--, werden der Beschwerdeführerin auferlegt.
3. Die Beschwerdeführerin hat der Beschwerdegegnerschaft die Parteikosten für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf Fr. 8'134.45 (inkl. Auslagen und MWSt), zu ersetzen.
4. Zu eröffnen:
  - der Beschwerdeführerin (GU)
  - der Beschwerdegegnerschaft (GU)
  - der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
  - der Einwohnergemeinde Muri
  - dem Bundesamt für Umweltund mitzuteilen:
  - der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern z.H. des beco
  - dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland (zur Kenntnis)

Der Abteilungspräsident:



Die Kammerschreiberin:



**Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.