

100.2014.254U  
DAM/SRE

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern

Verwaltungsrechtliche Abteilung

**Urteil vom 18. Mai 2015**

Verwaltungsrichter Burkhard, Abteilungspräsident  
Verwaltungsrichter Daum und Müller  
Gerichtsschreiber Bischof

**A. \_\_\_\_\_ AG**  
handelnd durch die statutarischen Organe  
Beschwerdeführerin



gegen

**Einwohnergemeinde Unterseen**  
handelnd durch den Gemeinderat, Obere Gasse 2, Postfach 195, 3800 Unterseen  
vertreten durch Fürsprecher ...  
Beschwerdegegnerin

und

**Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli**  
Schloss 1, Postfach 276, 3800 Interlaken

betreffend Verkehrsmassnahme; Aufhebung Lastwagenfahrverbot Wydenstrasse,  
Teilstrecke Seestrasse-Verzweigung Eichzün (Entscheid des Regierungsstatthalter-  
amts Interlaken-Oberhasli vom 25. August 2014; vbv 4/2014)

## **Sachverhalt:**

### **A.**

Seit dem Jahr 1995 gilt auf den Gemeindestrassen Wyden und Wydengässli der Einwohnergemeinde (EG) Unterseen ein Verbot für Lastwagen; gestattet ist die Anlieferung für Landwirtschaftsbetriebe. Das Wydengässli verbindet die Seestrasse als Nord-Süd-Achse mit der Weissenaustrasse. Die Wydenstrasse führt von der Weissenaustrasse Richtung Westen, kreuzt das Wydengässli und verläuft danach parallel zum Autobahnanschluss Interlaken West zum Gewerbegebiet Eichzun-Lehnzun. Dort zweigt der Eichzun ab, der in die Seestrasse führt. Die Wydenstrasse verläuft weiter parallel zum Autobahnanschluss, führt dann in nördliche Richtung und mündet ebenfalls in die Seestrasse. Mit dem Eichzun ist sie über eine Querstrasse verbunden. Sie ist damit Teil der Erschliessung des dreieckförmigen Gewerbehauses auf der Parzelle Unterseen Gbbl. Nr. 1\_\_\_\_, die im Perimeter der Überbauungsordnung (ÜO) «Eichzun-Lehnzun» vom 20. März 1995 liegt, bestehend aus dem Überbauungsplan und den Überbauungsvorschriften (ÜV). Die Wydenstrasse verläuft im Südwesten entlang dem Gewerbehaus, während im Osten und Norden (Querstrasse) der Eichzun um das Gebäude führt.

### **B.**

Am 13. November 2013 verfügte die EG Unterseen folgende Verkehrsmassnahme, publiziert am 10. Februar 2014:

*« Änderung*

Die mit Zustimmungsverfügung [...] vom 23. Dezember 1994 erlassene Verkehrsmassnahme, Verbot für Lastwagen, Anlieferung Landwirtschaftsbetriebe gestattet, Gemeindestrassen Wyden und Wydengässli, wird auf der Wydenstrasse, Teilstrecke ab Seestrasse bis zur Verzweigung Eichzun (Bereich Liegenschaft Eichzun 9), aufgehoben.»

Die EG Unterseen hatte für die erwähnte Teilstrecke am 28. Juni 2011 (Publikation am 19.8.2011) zunächst ein Verbot für Lastwagen ohne den Zusatz «Anlieferung Landwirtschaftsbetriebe gestattet» angeordnet, diese Verfügung aber am 27. April 2012 im anschliessenden Beschwerdeverfahren vor dem Regierungsstatthalteramt (RSA) Interlaken-Oberhasli wieder aufgehoben. Dieses Beschwerdeverfahren wurde am 2. Mai 2012 als erledigt abgeschlossen (Verfahren vbv 20-23/2011).

## **C.**

Gegen die Verkehrsordnung vom 13. November 2013 erhob am 16. Februar 2014 neben einer anderen Nachbarin die A.\_\_\_\_\_ AG, die am Eichzun 3\_\_\_ einen Gewerbebetrieb führt, Beschwerde beim RSA Interlaken-Oberhasli. Mit Entscheid vom 25. August 2014 wies das RSA das Rechtsmittel ab.

## **D.**

Gegen den Entscheid des RSA Interlaken-Oberhasli hat die A.\_\_\_\_\_ AG am 13. September 2014 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben mit dem Rechtsbegehren, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben und das bestehende Lastwagenverbot sei auf der gesamten Wydenstrasse und dem Wydengässli beizubehalten. Die EG Unterseen hat mit Beschwerdeantwort vom 14. November 2014 die Abweisung der Beschwerde beantragt. Den gleichen Antrag hat das RSA Interlaken-Oberhasli mit seiner Vernehmlassung vom 24. September 2014 gestellt.

Die A.\_\_\_\_\_ AG hat sich in der Folge zur Beschwerdeantwort geäußert. Der Instruktionsrichter hat die Akten ergänzen und von der EG Unterseen Fragen zum Sanierungs- bzw. Ausbauprojekt Wydenstrasse beantworten lassen. Das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Oberingenieurkreis I, hat in diesem Zusammenhang am 11. Februar 2015 einen Fachbericht erstattet. Die Verfahrensbeteiligten haben sich dazu geäußert, wobei sie an den gestellten Anträgen festgehalten haben.

## **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 durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat als im Gewerbegebiet Eichzun-Lehznun tätiger Betrieb ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG; BVR 2009 S. 180 E. 2.4). Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

**1.2** Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 VRPG). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden. Die zuständigen Organe besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (BGE 139 II 145 E. 5, 136 II 539 E. 3.2). Ein Eingreifen des Gerichts ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (BGer 2A.194/2006 vom 3.11.2006, in ZBGR 2008 S. 107 E. 3.2, 1C\_323/2010 vom 4.11.2010, E. 4.2). Auch auferlegt sich das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken (zum Ganzen VGE 2012/473 vom 23.1.2014, E. 1.4 mit weiteren Hinweisen; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 80 N. 3). Gleiches gilt, wenn für die Beurteilung besondere Sach- oder Fachkenntnisse erforderlich sind, über die es nicht gleichermassen verfügt wie die Verwaltungsbehörden mit ihren Fachleuten und -stellen (BVR 2014 S. 451 E. 1.3 mit Hinweisen; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 9).

## **2.**

**2.1** Gegenstand des Verfahrens ist die Aufhebung des Lastwagenverbots auf der Wydenstrasse für die Teilstrecke ab Seestrasse bis zur Verzweigung Eichzun im Bereich der Liegenschaft Eichzun 9. Bei diesem Verbot handelt es sich um eine sog. funktionelle Verkehrsanordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01; vgl. BVR 2004 S. 363 E. 1.1; VGE 2010/282/283/289 vom 13.7.2011, E. 3.2). Das bestehende Teilfahrverbot verbietet den Verkehr für Lastwagen (Signal 2.07) und gilt für alle schweren Motorwagen zum Sachtransport (Art. 19 Abs. 1 Bst. d der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21] und Anhang 2 Ziff. 2 Bst. a SSV). Als schwere Motorwagen gelten Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht ab 3'500 kg (Art. 1 Abs. 9 SSV i.V.m. Art. 10 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS; SR 741.41]).

**2.2** Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG können funktionelle Verkehrsanordnungen wie Verbote für Lastwagen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und

Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Dieser «Motivkatalog» wird praxisgemäss weit verstanden. Eine Verkehrsmassnahme bedarf im Wesentlichen eines (in den örtlichen Verhältnissen begründeten) öffentlichen Interesses und muss verhältnismässig sein (Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [BV; SR 101]; VGE 2012/473 vom 23.1.2014, E. 3.1, 2012/213 vom 22.3.2013, E. 2.4, je mit weiteren Hinweisen). Ist auf einer bestimmten Strassenstrecke eine örtliche Verkehrsanordnung nötig, ist demzufolge die Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Ändern sich die Voraussetzungen, muss die Behörde die örtliche Verkehrsanordnung überprüfen und gegebenenfalls aufheben (Art. 107 Abs. 5 SSV; vgl. z.B. BR 11.12.1989, in BVR 1990 S. 181 E. 5c betreffend Überprüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung).

**2.3** Die Gemeinde hat das seit dem Jahr 1995 geltende Lastwagenverbot erlassen, weil die Wydenstrasse als Zufahrt zu den Betrieben in der Gewerbezone Weissenaustrasse benützt worden sei; mit dieser Route konnte ihrer Darstellung nach vermieden werden, dass Lastwagen eine enge Haarnadelkurve bei der Einfahrt in die Weissenaustrasse befahren. Zudem habe es Reklamationen wegen der hohen Geschwindigkeit der durchfahrenden Lastwagen gegeben. In der Folge wurde die ÜO «Eichzun-Lehnzun» erlassen und der Eichzun als neue Erschliessungsstrasse für das gleichnamige Gewerbegebiet erstellt. Die Abzweigung Seestrasse/Wydenstrasse wurde – wie im Überbauungsplan der Sondernutzungsplanung vorgesehen – mit einer Schranke für den Verkehr gesperrt und steht seither nur noch für wenige Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer offen (Reit-, Fuss- und Veloverkehr). Zudem wurde die Signalisation des Lastwagenverbots von der erwähnten Abzweigung an den heutigen Standort im Bereich der Liegenschaft Eichzun 9 versetzt (Beschwerdeantwort, S. 4 f.; vgl. auch Plan «Lastwagen-Fahrverbot Wyden vom November 2013, Vorakten 4A3/10). Mit der teilweisen Aufhebung des Lastwagenverbots will die Gemeinde die Erschliessung des Gewerbegebiets Eichzun-Lehnzun verbessern. Weiter soll damit die Verkehrssicherheit erhöht werden (Beschwerdeantwort, S. 7 und 9).

### **3.**

**3.1** Die Beschwerdeführerin bemängelt in erster Linie, die teilweise Aufhebung des Lastwagenverbots widerspreche der Erschliessung, wie sie in der ÜO «Eichzun-Lehnzun» vorgesehen sei. Sie bezieht sich dabei auf das dreieckige Gewerbehaus auf der Parzelle Nr. 1\_\_\_\_ (vorne Bst. A). Die Aufhebung der Verkehrsmassnahme schaffe

Sachzwänge, die planerisch nicht gewollt seien. Eine Änderung der Erschliessungslösung erfordere vorgängig eine Anpassung der Planung. Weiter gehe es nicht an, die bestehenden Probleme im Zusammenhang mit der Warenanlieferung mit der Aufhebung des Lastwagenverbots zu Lasten der Nachbarschaft zu lösen; vielmehr seien die Bauvorschriften von der Gemeinde konsequent durchzusetzen. Der angefochtene Entscheid beruhe damit auf einer rechtswidrigen Interessenabwägung (Beschwerde, S. 4 f. und 7).

**3.2** Nach Art. 3 ÜV wird im Überbauungsplan unter anderem die mögliche Lage der Zufahrten (Ein- und Ausfahrt) zu den einzelnen Grundstücken im Wirkungsbereich der ÜO «Eichzun-Lehznun» verbindlich geregelt. In der Gewerbezone sind die Ein- und Ausfahrten für die Anlieferung gemäss Art. 19 Abs. 1 ÜV an den im Überbauungsplan bezeichneten Grundstücksseiten anzuordnen und in ihrer Breite auf ein Minimum zu beschränken; vorbehalten bleibt der Anschluss an die Staatsstrasse für die Tankstelle und den Garagebetrieb. Die Anlieferung (Abladeflächen, Andockstellen) hat auf dem Grundstück zu erfolgen (Art. 19 Abs. 2 ÜV). Der Überbauungsplan sieht im hier interessierenden Bereich der Parzelle Nr. 1\_\_\_ drei Ein- und Ausfahrten auf der Nordseite vor, keine hingegen an den übrigen Seiten (Vorakten 4A3/3). Das damalige RSA Interlaken hat den Neubau des Gewerbehauses mit Gesamtentscheid vom 3. Oktober 2008 bewilligt, obwohl das Gebäude auf allen drei Seiten über mehrere Zugänge mit Toren verfügt, welche für die Anlieferung von Waren benützt werden können. Dieser Entscheid blieb unangefochten und ist infolgedessen in Rechtskraft erwachsen.

**3.3** Wie das Verwaltungsgericht bereits in seinem Urteil 2014/139 vom 14. Oktober 2014 betreffend die Einrichtung einer Kleinbrauerei im Gewerbehaus festgehalten hat, widerspricht die Bewilligung dieser Baute mit Bezug auf die Erschliessung offenkundig der ÜO «Eichzun-Lehznun» (E. 3.2). Dessen ungeachtet sind die Zugänge auf allen Seiten des Gebäudes – wenn auch teilweise zu Unrecht – als Ein- und Ausfahrten für die Warenanlieferung im Sinn von Art. 19 ÜV mit dem Gesamtentscheid vom 3. Oktober 2008 rechtskräftig bewilligt worden (E. 3.3). Dieser Entscheid ist nicht mit derart schweren Fehlern behaftet, dass er als nichtig erachtet werden müsste (E. 3.4). Die Zugänge dürfen daher für die Warenanlieferungen benützt werden, sofern die weiteren Voraussetzungen für eine genügende strassenmässige Erschliessung erfüllt sind (E. 3.5). Die Beschwerdeführerin war am erwähnten Verfahren beteiligt, führte sie doch als Nachbarin Beschwerde gegen die projektierte Kleinbrauerei. Das Urteil vom 14. Oktober 2014 ist ihr daher bekannt.

**3.4** Bei dieser Ausgangslage sprechen die rechtswidrig bewilligten Zugänge auf der südwestlichen Gebäudeseite des Gewerbehauses nicht gegen die Aufhebung des Lastwagenverbots. Aufgrund der rechtskräftigen Bewilligung vom 3. Oktober 2008 darf die Wydenstrasse grundsätzlich für die Warenanlieferung benützt werden. Ob dafür

schwere Motorwagen eingesetzt werden oder leichtere Fahrzeuge (vgl. vorne E. 2.1), ist insoweit unerheblich. Dass die Erschliessung des Gewerbehäuses gegen die ÜO «Eichzun-Lehnzun» verstösst, trifft nach dem vorstehend Gesagten zwar zu; dies liegt aber nicht an der Fahrzeugkategorie, die für den Lieferverkehr eingesetzt wird bzw. einsetzbar ist, sondern an den allseitigen Zugängen zum Gebäude mit Toren für die Warenanlieferung. Es ist daher auch nicht erkennbar, inwiefern die Aufhebung des Lastwagenverbots der Planung über den bestehenden rechtswidrigen, jedoch rechtskräftig bewilligten Zustand hinaus widersprechen soll. Das gilt namentlich auch hinsichtlich des Erfordernisses, dass die Anlieferung auf dem Grundstück zu erfolgen hat (Art. 19 Abs. 2 ÜV; vgl. Beschwerde, S. 3). Auch dieser Problemkreis betrifft nicht in erster Linie die Fahrzeuge, die für die Warenanlieferung verwendet werden dürfen. Wohl ist nicht auszuschliessen, dass die Verkehrsbehinderungen auf dem hier interessierenden Teilstück der Wydenstrasse aufgrund der engen Platzverhältnisse zunehmen, wenn schwere Motorwagen und damit grössere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Wie es sich damit verhält, ist aber vorab unter dem Gesichtswinkel der Verkehrssicherheit zu prüfen (vgl. dazu E. 4 hiernach).

**3.5** Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin steht die ÜO «Eichzun-Lehnzun» der Aufhebung des Lastwagenverbots somit nicht entgegen.

#### **4.**

**4.1** Die Beschwerdeführerin kritisiert weiter, die umstrittene Massnahme sei aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig. Sie bezieht sich dabei nicht nur auf die Wydenstrasse, sondern angesichts der Änderung des Verkehrsregimes auch auf die daran anschliessenden Strassen. Zudem sei fraglich, ob der Zustand der Wydenstrasse überhaupt ein Befahren mit Lastwagen erlaube (Beschwerde, S. 5 f. und 8 f.).

**4.2** Was den Zustand der Wydenstrasse angeht, hat sich die Gemeinde in den bisherigen Verfahren widersprüchlich geäussert: Im ersten Verfahren vor dem RSA Interlaken-Oberhasli betreffend Erlass eines Lastwagenverbots ohne Ausnahme betreffend Anlieferungen für landwirtschaftliche Betriebe (vorne Bst. B) hatte sie noch ausgeführt, bei der Wydenstrasse handle es sich um einen einfachen Weg ohne Unterkonstruktion. Die Strasse sei nicht «lastwagentauglich» (Vorakten 10A, pag. 20). Im vorliegenden Verfahren verweist die Gemeinde demgegenüber auf weitere Abklärungen, die sie in der Zwischenzeit getroffen hat. Daraus ergebe sich, dass die Wydenstrasse im heutigen Zustand der Belastung durch Lastwagen standhalte. Mittelfristig sei zwar eine Instandstellung des Oberbaus notwendig. Die Sanierung sei aber nicht dringend und müsse nicht abgewartet werden, um das bestehende

Lastwagenverbot aufzuheben (Beschwerdeantwort, S. 13). Auf Ersuchen des Instruktionsrichters hat die Gemeinde die vorgesehenen Sanierungsmassnahmen näher erläutert: Danach befindet sich die Kiesfundation in einem guten Zustand und muss nicht erneuert werden. Hingegen sind folgende Arbeiten vorgesehen (Vorprojekt): Abbruch der gesamten Belagsfläche, Modellierung eines neuen Quergefälles, Erstellen neuer Randabschlüsse sowie Erneuerung der Tragschicht und des Belags. Sie sollen vorangetrieben werden, wenn geklärt ist, ob das Lastwagenverbot auf der Wydenstrasse überhaupt aufgehoben werden darf (Eingabe vom 18.12.2014; act. 11).

**4.3** Aus dem Fachbericht des Oberingenieurkreises I vom 11. Februar 2015 (nachfolgend: Fachbericht; act. 13) geht hervor, dass sich das hier interessierende Teilstück der Wydenstrasse optisch in einem schlechten Zustand befindet (Frostschäden, z.T. Beschädigungen des Banketts; vgl. auch Fotodokumentation, act. 11A/13 und 13A). Auch ohne die vorgesehene Sanierung sei die Strasse für Lastwagen aber gut befahrbar; wegen der guten Kiesfundation sei denn auch nur die Erneuerung des Oberbaus vorgesehen. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit seien schadhafte Strassen nicht zwingend nachteilig (Fachbericht, S. 1). – Das Verwaltungsgericht hat keinen Grund, die Ausführungen der Fachbehörde in Zweifel zu ziehen (vgl. auch vorne E. 1.2), zumal die Beschwerdeführerin dem in ihren Schlussbemerkungen nichts entgegenhält. Der Zustand der Wydenstrasse steht der teilweisen Aufhebung des Lastwagenverbots somit nicht entgegen, wie auch bereits die Vorinstanz festgehalten hat (angefochtener Entscheid, E. 7 S. 8).

**4.4** Heikler zu beurteilen ist die Frage, ob der streitbetroffene Abschnitt der Wydenstrasse unter dem Gesichtswinkel der Sichtverhältnisse und der Konfliktwahrscheinlichkeiten mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern mit Lastwagen befahren werden darf. Es ist unbestritten, dass die Strasse – selbst nach der vorgesehenen Sanierung – nicht breit genug ist, dass Lastwagen kreuzen können. Die Beschwerdeführerin verweist auf die fehlenden Ausweichmöglichkeiten und Behinderungen, die sich durch den Güterumschlag auf der Strasse ergeben (Kleinfahrzeuge, Umladegeräte usw.). Die Gemeinde hatte ursprünglich ebenfalls die Auffassung vertreten, der Warenumschlag auf der Strasse gefährde die übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, namentlich Personen, die mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs seien (Vorakten 10A, pag. 20).

**4.5** Der Fachbericht des Oberingenieurkreises I vom 11. Februar 2015 befasst sich auch einlässlich mit diesen Aspekten der Verkehrssicherheit. Wie die Fachbehörde ausführt, ist die bestehende Strassenbreite ohne Ausweichstellen für den Lastwagenverkehr akzeptabel aufgrund des geradlinigen, übersichtlichen Strassenverlaufs und der beschränkten Länge des betroffenen Abschnitts der Wydenstrasse. Andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer könnten am Beginn oder Ende der Teilstrecke warten, bis die Strasse wieder frei sei. Weiter sei unter den

gegebenen Umständen mit eher tiefen Geschwindigkeiten zu rechnen. Nur teilweise eingehalten seien die minimalen Sichtweiten gemäss den Schweizer Normen (SN) 640 273a «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene» des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS); wegen der angrenzenden Parkplätze betrage sie bei den Hauszufahrten teilweise weniger als 10 m. Von den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern seien die Velofahrerinnen und -fahrer am meisten gefährdet. Immerhin seien die Hauszufahrten von der erhöhten Fahrerposition im Lastwagen aus gut einsehbar; solche Fahrzeuge würden von dort aus auch deutlich besser wahrgenommen als z.B. ein Velo. Nicht auszuschliessen seien sodann Behinderungen des übrigen Verkehrs während der Warenanlieferung. Die Anzahl dieser Behinderungen halte sich jedoch in Grenzen, da die Wydenstrasse im betroffenen Abschnitt nicht dem Durchgangsverkehr diene. Sie werde in erster Linie von Ziel- und Quellverkehr der Gewerbeliegenschaften benützt; hinzu komme Reit-, Fuss- und Veloverkehr. Der Fachbericht kommt zum Schluss, dass Lastwagen das Sicherheitsniveau auf dem fraglichen Abschnitt der Wydenstrasse nicht verschlechtern. Die Verkehrssicherheit lasse das Befahren der Strasse mit Lastwagen damit zu (Fachbericht, S. 2; Fotodokumentation, act. 13A).

**4.6** Auch diese Ausführungen überzeugen. Dass die einschlägige technische Norm des VSS nur teilweise eingehalten ist, ändert daran nichts. Denn dabei handelt es sich nicht um Rechtsnormen, sondern lediglich um Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen standhalten muss, insbesondere vor dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Sie dürfen daher nicht schematisch und unbesehen der konkreten Verhältnisse zur Anwendung gebracht werden (vgl. etwa BGer 1C\_375/2011 vom 28.12.2011, E. 3.3.3; VGE 23460 vom 5.1.2010, E. 5.4.2, 19960 vom 9.9.1997, E. 9e/aa; ferner auch BVR 1993 S. 314 E. 5a). Der Kreisoberingenieur hat in seinem Fachbericht in Kenntnis der örtlichen Verhältnisse plausibel begründet, weshalb die Verkehrssicherheit hier gewährleistet ist (übersichtliche Verhältnisse, tiefe Geschwindigkeit). Das Konfliktpotenzial mit Velofahrerinnen und -fahrern sollte in Zukunft zudem abnehmen, da nach dem neuen Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern vom 3. Dezember 2014 keine Veloroute mehr über die Wydenstrasse führt (Plan einsehbar unter: <<http://www.bve.be.ch>>, Rubriken «Mobilität&Verkehr», «Langsamverkehr», «Veloverkehr»). Die entsprechende Signalisation an der Verzweigung Seestrasse wird demnächst entfernt (Fachbericht, S. 3; Fotodokumentation, act. 13A; vgl. auch angefochtener Entscheid, E. 10 S. 9). Die Reduktion der Anzahl Parkplätze, welche der Fachbericht empfiehlt (S. 2), ist daher nicht Voraussetzung für die Aufhebung des Lastwagenverbots. Es wird Sache der Gemeinde sein zu prüfen, inwiefern in diesem Zusammenhang weitere Massnahmen erforderlich sind. Weiter trifft der Vorwurf der Beschwerdeführerin nicht zu, die Behinderungen durch den Güterumschlag seien von der Fachbehörde unberücksichtigt geblieben (vgl. Eingabe vom 21.2.2015; act. 16). Dieser Aspekt ist durchaus in die

Beurteilung eingeflossen, aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens aber stark zu relativieren.

**4.7** Was schliesslich die Verkehrssicherheit bei der Warenanlieferung auf der Nordseite des Gewerbehäuses angeht (Nrn. 4a, 4b und 4c), muss die Querstrasse zwischen dem Eichzun und der Wydenstrasse befahren werden (Übersichtsplan, Vorakten 4A2; vorne Bst. A). Erfolgt die Warenlieferung mit schweren Motorwagen, bewegt sich der Verkehr heute einseitig über den Eichzun; wegen des Lastwagenverbots auf der Wydenstrasse wird die Querstrasse für diese Fahrzeuge zu einer Stichstrasse. Dies führt nach Darstellung der Gemeinde und der Vorinstanz dazu, dass das Manövrieren unübersichtlich ist. Aufgrund der engen Platzverhältnisse kommt es offenbar regelmässig zu Rückwärtsbewegungen, um die Querstrasse Richtung Eichzun wieder verlassen zu können. Mit der teilweisen Aufhebung der streitbetroffenen Verkehrsmassnahme können die Lastwagen das Gewerbehäuser hingegen über die Wydenstrasse umfahren (Wendes Schleife; vgl. Übersichtsplan, Vorakten 4A2). Diese Überlegungen leuchten ein. Zwar weist die Beschwerdeführerin darauf hin, dass Rückwärtsfahrten nur beschränkt nötig seien, wenn die Warenanlieferung – wie in Art. 19 Abs. 2 ÜV vorgesehen – auf dem Grundstück Nr. 1\_\_\_ erfolgt; die korrekte Abwicklung des Warenumschlages sei mit einer vollständigen Signalisation sicherzustellen («Wegweisung»; Beschwerde, S. 5). Ob diese Massnahme allerdings ausreichend wäre, um den Lieferverkehr in geordnetere Bahnen zu lenken, darf bezweifelt werden. Fest steht allemal, dass die teilweise Aufhebung des Lastwagenverbots eine wirksame Massnahme darstellt, um Rückwärtsmanöver zu verhindern und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern, da die Querstrasse über die Wydenstrasse verlassen werden kann. Darauf wird auch im Fachbericht hingewiesen (S. 2). Weshalb durch die Wendeschleife eine zusätzliche, aus fachlicher Sicht nicht vertretbare Gefährdung der Verkehrssicherheit auf anderen Strassen entstehen soll, wie die Beschwerdeführerin geltend macht, ist nicht erkennbar.

**4.8** Der Zustand der Wydenstrasse und die Verkehrssicherheit lassen somit die teilweise Aufhebung des Lastwagenverbots zu. Für diese Beurteilung kann sich das Verwaltungsgericht vorab auf die Meinung der Fachbehörde stützen. Davon abzuweichen besteht nach dem vorstehend Gesagten kein Grund (vgl. auch vorne E. 1.2).

## **5.**

**5.1** Die weiteren Rügen der Beschwerdeführerin sind nicht geeignet, die teilweise Aufhebung des Lastwagenverbots in Frage zu stellen. Ob die Gewerbetreibenden im

Gebiet Eichzün-Lehznün das bestehende Lastwagenverbot mehrheitlich befürworten oder ablehnen (Beschwerde, S. 6 f.), hat für die Frage nach der rechtlichen Zulässigkeit der umstrittenen Massnahme keine Bedeutung. Das Gleiche gilt für den Einwand, die Gemeinde sei aus vertraglichen Gründen «befangen» und verfolge mit der Verkehrsanordnung eigene Interessen (Beschwerde, S. 2). Schliesslich ist nicht erkennbar, weshalb es unzulässig sein soll, das bestehende Lastwagenverbot nur teilweise aufzuheben (Beschwerde, S. 3). Die von der Gemeinde angeführten Gründe beziehen sich auf die Verkehrs- und Erschliessungssituation im Gewerbegebiet Eichzün-Lehznün. Ein anderes Verkehrsregime für Lastwagen in diesem Gebiet hat deshalb nicht ohne weiteres zur Folge, dass das bestehende Verbot auf der ganzen Wydenstrasse neu zu beurteilen wäre (vgl. auch angefochtener Entscheid, E. 4 S. 6 f.).

**5.2** Mit Blick auf den ihr zukommenden erheblichen Gestaltungsspielraum ist es somit nicht zu beanstanden, dass die Gemeinde die Voraussetzungen für das bestehende Lastwagenverbot auf der Wydenstrasse, Teilstrecke ab Seestrasse bis zur Verzweigung Eichzün (Bereich Liegenschaft Eichzün 9), nicht mehr als gegeben erachtet (vorne E. 1.2). Für die Erschliessung des Gewerbegebiets Eichzün-Lehznün ist das bestehende Lastwagenverbot hinderlich. Der teilweisen Aufhebung des Verbots stehen weder die ÜO «Eichzün-Lehznün» noch Aspekte der Verkehrssicherheit entgegen. Der angefochtene Entscheid hält somit der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen.

## **6.**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird die Beschwerdeführerin kostenpflichtig (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG). Insbesondere besteht kein Grund, der Gemeinde ausnahmsweise Parteikostenersatz zuzusprechen mit der Begründung, die Beschwerdeführerin habe aus sachfremden Motiven Beschwerde erhoben, sich widersprüchlich verhalten und unnötigen Aufwand verursacht (Beschwerdeantwort, S. 15). Die Beschwerdeführerin hat die Gemeinde mit ihrem Rechtsmittel nicht in eine Überforderungssituation gebracht, welche die Überwälzung der Kosten für die anwaltliche Vertretung rechtfertigen würde. Es bleibt deshalb dabei, dass die Gemeinde ihre Parteikosten selber zu tragen hat (Art. 104 Abs. 4 VRPG; VGE 2015/60 vom 30.4.2015, E. 7.3 [noch nicht rechtskräftig, zur Publ. bestimmt]).

## **Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'000.--, werden der Beschwerdeführerin auferlegt.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
  - der Beschwerdeführerin
  - der Beschwerdegegnerin
  - dem Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli
  - dem Bundesamt für Strassenund mitzuteilen:
  - dem Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I, Schlossberg 20, Postfach, 3601 Thun

Der Abteilungspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

### **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.