

Verwaltungsgericht des Kantons Bern
Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 15. Juni 2016

Verwaltungsrichter Burkhard, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichterin Arn De Rosa, Verwaltungsrichter Keller
Gerichtsschreiberin Zemp

A._____

Beschwerdeführer

gegen

BHG B._____, einfache Gesellschaft, bestehend aus:

1. **C.**_____ **AG**
handelnd durch die statutarischen Organe
2. **D.**_____ **AG**
handelnd durch die statutarischen Organe
beide vertreten durch Fürsprecher ...

Beschwerdegegnerinnen 1

und

Einwohnergemeinde Konolfingen

Baubewilligungsbehörde, Bernstrasse 1, 3510 Konolfingen

Beschwerdegegnerin 2

sowie

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Reiterstrasse 11, 3011 Bern

betreffend Baubewilligung für Wohnüberbauung mit Einstellhalle; Einstell-
hallenausfahrt (Entscheid der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des
Kantons Bern vom 17. September 2015; RA Nr. 110/2014/59)



Sachverhalt:

A.

Am 20. Mai 2011 reichte die BHG B._____, einfache Gesellschaft, bestehend aus der C.____ AG und der D.____ AG [...], bei der Einwohnergemeinde (EG) Konolfingen ein Baugesuch ein für den Abbruch der bestehenden Gebäude und den Neubau eines Doppeleinfamilien- sowie eines Mehrfamilienhauses auf der in der Wohnzone ... gelegenen Parzelle Konolfingen Gbbl. Nr. 1____. Das Baugesuch umfasst auch die Errichtung einer unterirdischen Einstellhalle mit Einmündung in die E.____strasse. Dagegen erhob unter anderen A.____, Eigentümer der gegenüberliegenden Parzelle Konolfingen Gbbl. Nr. 2____, Einsprache. Mit Gesamtbauentscheid vom 11. Oktober 2012 erteilte das Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland die Gesamtbaubewilligung. Am 11. Februar 2013 hiess die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) die dagegen erhobene Beschwerde gut, hob den Gesamtentscheid auf und wies die Sache an das RSA Bern-Mittelland zurück. In der Folge erteilte das RSA Bern-Mittelland mit Gesamtbauentscheid vom 28. März 2014 die Gesamtbaubewilligung erneut, nachdem es mehrere Fachberichte eingeholt hatte.

B.

Hiergegen erhob A.____ am 29. April 2014 Beschwerde bei der BVE. Nach zwei Projektänderungen wies die BVE die Beschwerde mit Entscheid vom 17. September 2015 ab, soweit sie nicht durch die Projektänderungen gegenstandslos geworden war.

C.

Dagegen hat A.____ am 16. Oktober 2015 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Er stellt sinngemäss den Antrag, den angefochtenen

Entscheid aufzuheben und die Einstellhallenausfahrt «an den östlichen Rand der Einstellhalle zu verschieben».

Die BHG B._____ und die BVE beantragen mit Beschwerdeantwort vom 3. November 2015 bzw. Beschwerdevernehmlassung vom 12. November 2015, die Verwaltungsgerichtsbeschwerde sei abzuweisen. Die EG Konolfingen schliesst mit Stellungnahme vom 13. November 2015 sinngemäss ebenfalls auf Abweisung der Beschwerde.

Auf Anordnung des Instruktionsrichters hat das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Oberingenieurkreis II, am 12. Januar 2016 einen Fachbericht zur Verkehrssicherheit der vorgesehenen Einstellhallenausfahrt erstattet. Das TBA hat den Fachbericht am 22. März 2016, nach Erhebung der auf der E._____strasse gefahrenen Geschwindigkeiten, ergänzt. Die Verfahrensbeteiligten haben sich dazu geäussert und an ihren Anträgen festgehalten.

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.

1.2 Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, ist durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat als unterlegener Einsprecher und Nachbar 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]). – Die Beschwerdegegnerinnen 1 bestreiten, dass der Beschwerdeführer den Streitgegenstand wahrt (Beschwerdeantwort, S. 2 f.). Gemäss Art. 40 Abs. 2 BauG ist der Beschwerdeführer lediglich im

Rahmen seiner Einsprachegründe zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt. Er hat bereits im Einspracheverfahren, aber auch im Verfahren vor der BVE, die geplante Hauszufahrt über die E._____strasse kritisiert und geltend gemacht, dass diese aus Verkehrssicherheitsgründen, insbesondere wegen der unübersichtlichen Kurve westlich der geplanten Einstellhallenausfahrt, problematisch sei (vgl. Vorakten RSA, pag. 130, 132, 176; Vorakten BVE, pag. 5 und 104). Es genügt praxisgemäss, dass der Themenbereich – hier die Verkehrssicherheit – in der Einsprache angesprochen worden ist; die rechtliche Begründung kann in oberer Instanz noch nachgeschoben oder geändert werden (VGE 2014/214 vom 22.7.2015, in URP 2015 S. 735, nicht publ. E. 3.2; Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I, 4. Aufl. 2013, Art. 40-41 N. 9a). Der Beschwerdeführer hat somit den Streitgegenstand im Rechtsmittelverfahren nicht unzulässig erweitert.

1.3 Die Beschwerdegegnerinnen 1 machen geltend, dass der Beschwerdeführer auf keine Rechtsnormen verweise, somit keine Rechtsverletzung geltend mache und deshalb auf die Beschwerde nicht einzutreten sei (Beschwerdeantwort, S. 2). Gemäss Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 Abs. 2 VRPG muss die Verwaltungsgerichtsbeschwerde unter anderem eine Begründung enthalten. Die Begründung muss sich mindestens in minimaler Form mit dem angefochtenen Entscheid auseinandersetzen und sinngemäss darauf schliessen lassen, welche Rechtsnormen oder Grundsätze der Ermessensausübung nach Auffassung der beschwerdeführenden Partei verletzt oder inwiefern Sachverhaltselemente unrichtig oder unvollständig festgestellt worden sind. Rechtliche Überlegungen sind nicht notwendig, da die Behörde das Recht von Amtes wegen anzuwenden hat (Art. 20a Abs. 1 VRPG; BVR 2006 S. 470 E. 2.4; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 32 N. 15). Aus der Eingabe des Beschwerdeführers ergibt sich, dass er den vorinstanzlichen Entscheid aus Gründen der fehlenden Verkehrssicherheit beanstandet und sich damit sinngemäss darauf stützt, dass entsprechende Rechtsnormen verletzt wurden. Die Beschwerde ist somit hinreichend begründet.

1.4 Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

1.5 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 VRPG). Im Rahmen der Rechtskontrolle auferlegt sich das Gericht eine gewisse Zurückhaltung, soweit 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; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 9). Zurückhaltung ist sodann ebenfalls geboten, wenn die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken (BVR 2015 S. 518 E. 4; BGE 139 II 145 E. 5, 136 II 539 E. 3.2 a.E.; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 3 und 9).

2.

Umstritten ist einzig, ob der Anschluss der geplanten Einstellhallenausfahrt an die E. _____ strasse die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

2.1 Der Strassenanschluss bedarf einer Bewilligung des zuständigen Gemeinwesens (Art. 85 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11]). Voraussetzung ist, dass die öffentliche Strasse nicht beeinträchtigt wird (Art. 73 Abs. 1 SG) und die allgemeinen baurechtlichen Sicherheitsanforderungen gewährleistet sind (Art. 21 Abs. 1 BauG und Art. 57 Abs. 1 und 2 der Bauverordnung vom 6. März 1985 [BauV; BSG 721.1]). Dabei können die einschlägigen Schweizer Normen (SN) der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) als Entscheidhilfe beigezogen werden. Diese legen die Anforderungen fest, denen ein Strassenanschluss zu genügen hat. Es handelt sich indessen nicht um Rechtsnormen, sondern lediglich um Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere vor dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, standhalten muss. Sie dürfen daher nicht unbesehen der konkreten Verhältnisse der Entscheidung zugrunde gelegt

werden (BGer 1C_430/2015 vom 15.4.2016, E. 3.2, 1C_375/2011 vom 28.12.2011, E. 3.3.3; VGE 2014/198 vom 6.8.2015, E. 3.3, 2014/254 vom 18.5.2015, E. 4.6; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 21 N. 7). Grundstückzufahrten sind so zu gestalten, dass durch die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge die Beeinträchtigung der Sicherheit und die Behinderung des Verkehrs auf öffentlichen Strassen vermieden wird (VSS SN 640 050 [«Grundstückzufahrten»], Ziff. 6). In diesem Zusammenhang legt die VSS-Norm «Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene» die Abmessungen der Sichtfelder fest, die in Knoten vorhanden sein müssen, damit ein vortrittsbelastetes Fahrzeug in den Verkehr einbiegen kann (VSS SN 640 273a, Ziff. 2; vgl. zum Ganzen den Fachbericht vom 12.1.2016 [act. 9]).

2.2

2.2.1 Der Beschwerdeführer rügt zunächst, dass der Beobachtungspunkt (Position des von der Parzelle wegfahrenden, nicht vortrittsberechtigten Fahrzeugs) im Plan «Knotensichtweiten» (Plan Nr. 531_12A [act. 3A1]) falsch eingezeichnet worden sei, da bei neuen Projekten die Beobachtungsdistanz (d.h. der Abstand zwischen dem Beobachtungspunkt und dem nächstliegenden Rand des vortrittsberechtigten Fahrstreifens) innerorts gemäss VSS SN 640 273a 3 Meter betragen müsse (Beschwerde, S. 4; vgl. auch Stellungnahme vom 18.4.2016 [act. 15], S. 1 f.). Die Beschwerdegegnerinnen 1 machen geltend, dass die VSS-Norm nicht zwingend einen Abstand von 3 Metern verlange, sondern auch bei Neubauten einen solchen von 2,5 Metern genügen lasse (Beschwerdeantwort, S. 4). Das TBA hat zum Beobachtungspunkt festgehalten, dass die Beobachtungsdistanz gemäss VSS-Norm 2,5 Meter betragen dürfe. Der Beobachtungspunkt sei allerdings 1,5 Meter und nicht 2 Meter vom Fahrbahnrand (rechts vom vortrittsbelasteten Fahrzeug) entfernt festzulegen (Fachbericht vom 12.1.2016 [act. 9], S. 2).

2.2.2 Bei jeglicher Gestaltung von neuen Projekten wird empfohlen, eine Beobachtungsdistanz von 3 Metern zu berücksichtigen, wobei diese 2,5 Meter nicht unterschreiten sollte (VSS SN 640 273a, Ziff. 11). Damit sieht die VSS-Norm eine minimale Beobachtungsdistanz von 2,5 Metern vor (BGer 1C_414/2015 vom 10.2.2016, E. 2.3). Eine Beobachtungsdistanz

von 3 Metern erscheint zwar wünschenswert; dass die Vorinstanz zur Berechnung der Sichtweiten die minimale Beobachtungsdistanz von 2,5 Metern anwendet, ist allerdings nicht zu beanstanden.

2.2.3 Der Abstand des Beobachtungspunkts zum Fahrbahnrand ist abhängig davon, wo sich das nicht vortrittsberechtigte Fahrzeug befindet und beträgt üblicherweise 1,5 Meter vom rechten Fahrbahnrand (bei den Augen der Fahrerin bzw. des Fahrers; VSS SN 640 273a, Ziff. 9, Spiegelstrich 5). Dort ist der Beobachtungspunkt bei der Berechnung der Knotensichtweiten – entsprechend den Ausführungen der Fachbehörde (vorne E. 2.2.1 a.E.) – festzulegen.

2.3

2.3.1 Der Beschwerdeführer rügt weiter, dass die Sichtlinie westlich der Einstellhallenausfahrt die Parzelle Konolfingen Gbbl. Nr. 3___ (mit Garagenausfahrt und Autoabstellplatz) schneide, was nicht zulässig sei, da bereits ab 0,5 Metern vom Fahrbahnrand entfernt Sichthindernisse wie beispielsweise eine Hecke von 1,2 Metern Höhe erlaubt seien (Beschwerde, S. 5 i.V.m. Beilage 4 [act. 1C]). – Die Beschwerdegegnerinnen 1 weisen darauf hin, dass die Sichtlinie, welche die Parzelle schneide, heute faktisch frei sei von Hindernissen und dass in diesem Bereich ohnehin nur Einfriedungen, Zäune, Hecken und dergleichen bis zu einer Höhe von 0,6 Metern erstellt werden dürften (Beschwerdeantwort, S. 6).

2.3.2 Art. 80 SG stellt für Bauten und Anlagen an öffentlichen Strassen – soweit das zuständige Gemeinwesen in Nutzungsplänen oder in der Gesetzgebung nichts anderes festlegt – Mindestabstandsvorschriften auf. Die EG Konolfingen hat bezüglich des Strassenabstands keine selbständige Regelung erlassen und verweist auf die Bestimmungen des Bundes und des Kantons (Art. 5 Abs. 1 Bst. a und Bst. b und c [e contrario] des Baureglements [BR] vom 21. Oktober 2007). Bei der E._____strasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse, womit der Strassenabstand für Bauten und Anlagen (Bauverbotsstreifen) ab Fahrbahnrand 3,6 Meter beträgt (Art. 80 Abs. 1 Bst. b SG). In Ausführung von Art. 80 SG bestimmt die Strassenverordnung unter dem Titel Strassenabstände, dass an unübersichtlichen Strassenstellen Einfriedungen, Zäune, Bäume (mit

Ausnahme von hochstämmigen), Hecken, Sträucher, landwirtschaftliche Kulturen und dergleichen die Fahrbahn um höchstens 0,6 Meter überragen dürfen (Art. 57 Abs. 2 i.V.m. Art. 56 Abs. 3 der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 [SV; BSG 732.111.1]). Für hochstämmige Bäume und Wald gilt – ab Mitte der Pflanzstelle gemessen – entlang von Strassen im Siedlungsgebiet ein Strassenabstand von 3 Metern ab Fahrbahnrand bzw. 1,5 Metern ab Gehweghinterkante (Art. 57 Abs. 2 Bst. a SV). In dem durch den Strassenabstand abgegrenzten Vorland gilt ein grundsätzliches Bau- bzw. Pflanzverbot (sog. Bauverbotsstreifen; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 12 N. 18; VGE 2012/230 vom 30.5.2013, E. 3.1). Der Strassenabstand hat vor allem verkehrspolizeiliche und wohnhygienische Bedeutung und gewährleistet insbesondere die Verkehrsübersicht (Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 12 N. 15; VGE 2012/230 vom 30.5.2013, E. 4.4.1). Gemäss Art. 73 Abs. 1 SG darf die Sicherheit der Strasse und des Verkehrs weder von angrenzenden Bauten, Anlagen, Pflanzen oder Bäumen noch durch sonstige Vorkehren gefährdet werden (Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 21 N. 11). Das Sichtfeld hat in einem Höhenbereich von 0,6 und 3 Metern über der Fahrbahn sowohl in der Ebene als auch im Raum hindernisfrei zu sein, wobei für die Beurteilung des Sichtfelds die ungünstigste Sichtlinie zu berücksichtigen ist (VSS SN 640 273a, Ziff. 10).

2.3.3 Gemäss TBA handelt es sich bei der Kurve westlich der geplanten Einstellhalleneinfahrt um eine unübersichtliche Strassenstelle, was nicht bestritten wird (vgl. Fachbericht vom 12.1.2016 [act. 9], S. 2). Entlang der Strasse darf im Bauverbotsstreifen von 3,6 Metern somit – mit Ausnahme von hochstämmigen Bäumen, für welche ein Strassenabstand von 3 Metern gilt – nichts den Boden um mehr als 0,6 Meter überragen. Damit wird das Sichtfeld gemäss VSS-Norm gewährleistet. Entsprechend darf die Sichtlinie die Parzelle Konolfingen Gbbl. Nr. 3___ um bis zu 3 Meter, ab Fahrbahnrand gemessen, schneiden. Dies bestätigt sinngemäss auch das TBA (vgl. Fachbericht vom 12.1.2016 [act. 9], S. 2). Ausgehend vom korrigierten Beobachtungspunkt (vorne E. 2.2.3), kann aus einem aus der Einstellhalle herausfahrenden, vortrittsbelasteten Fahrzeug ein sich aus westlicher Richtung näherndes, vortrittsberechtigtes Fahrzeug (Abstand 1,5 Meter ab Fahrbahnrand; vgl. vorne E. 2.2.3) ab einer Distanz von ca. 45 Metern (Sichtlinie) gesehen und dieses während der gesamten Fahrt

durch die Kurve beobachtet werden, wobei die Sichtlinie die Parzelle nur um ca. 2,7 Meter schneidet. Faktisch ist das Sichtfeld denn auch frei (vgl. Foto, Beilage 2 zur Beschwerdeantwort [act. 3A3]). Somit steht fest, dass die Knotensichtweite mehr als 35 Meter beträgt.

2.3.4 Der Beschwerdeführer rügt ferner, dass das Sichtfeld in Richtung Kurve auch insofern ungenügend sei, als die Böschung auf der nördlichen Strassenseite vom Beobachtungspunkt aus gesehen gewisse Standorte verdecke, so dass sich dort befindende Personen oder überholende Fahrzeuge nicht gesehen werden könnten (Beschwerde, S. 5 f.; Stellungnahme vom 18.4.2016 [act. 15], S. 2). Auch das TBA weist darauf hin, dass die Sicht nach Westen in die Kurve gewährleistet sein müsse, damit spielende Kinder, welche beispielsweise auf der falschen Strassenseite Fahrrad fahren, nicht übersehen würden (Fachbericht vom 12.1.2016 [act. 9], S. 3). – Die Sichtlinie, welche das Sichtfeld in Richtung Westen in die Kurve gegen rechts begrenzt, wurde im Plan «Knotensichtweiten» nicht eingezeichnet (vgl. Plan Nr. 531_12A [act. 3A1]). Anhand der aktuellen Baupläne (vgl. Vorakten BVE, Beilage zu pag. 159, «Fassaden», Plan Nr. 531/14, gestempelt von der BVE am 2.4.2015; «Knotensichtweiten», Plan Nr. 531_12A [act. 3A1]) lässt sich feststellen, dass die Mauer bis mindestens 1,6 Meter ab Fahrbahnrand eine Höhe von 0,6 Metern nicht übersteigt. Bei diesen Gegebenheiten liegt somit nur ein kleiner Teil der Kurve (maximal 1,4 Meter ab Strassenrand) ausserhalb des Sichtfelds und überholende Fahrzeuge können im ganzen Kurvenbereich gesehen werden (Abstand 1,5 Meter ab Fahrbahnrand; vgl. vorne E. 2.2.3). Damit besteht auch für diese Strassenseite ein genügendes Sichtfeld.

2.4

2.4.1 Der Beschwerdeführer rügt weiter, dass an der E._____strasse eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h signalisiert sei und man zur Berechnung der nötigen Knotensichtweite nicht eine Geschwindigkeit von 30 km/h annehmen dürfe, sondern von einer Geschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/h in der Kurve ausgehen müsse, insbesondere da nebst Autos auch Motorräder und Motorfahrräder auf der Strasse verkehren würden (Beschwerde, S. 5). Diese seien bei den Ausführungen im Fachbericht zu den Kurvenradien nicht erfasst worden und auch die

Geschwindigkeitsmessungen seien diesbezüglich nicht massgeblich, da sie im Winter auf mehrheitlich nasser Strasse vorgenommen worden seien, als noch fast keine Motorräder, Mofas und Fahrräder unterwegs gewesen seien (Stellungnahme vom 18.4.2016 [act. 15], S. 2).

2.4.2 Unbestrittenermassen beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der E._____strasse 40 km/h. Die Vorinstanz hat sich auf Art. 4 Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) gestützt, wonach die fahrzeugführende Person nur so schnell fahren darf, dass sie innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss sie auf halbe Sichtweite halten können (vgl. angefochtener Entscheid, E. 5d). Daraus hat sie geschlossen, dass Fahrzeuglenkerinnen und -lenker in der Kurve höchstens 30 km/h fahren würden. Dieselbe Schlussfolgerung hat das TBA in seinem Fachbericht gezogen. Die Annahme einer Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h sei aufgrund der Kurvenradien (auf der E._____strasse von West nach Ost hat die Linkskurve einen Achsenradius von 7,8 Metern und die Rechtskurve einen Achsenradius von 14 Metern) in Anwendung der VSS SN 640 080b («Projektierung, Grundlagen; Geschwindigkeit als Projektierungselement») berechtigt und nachvollziehbar (Fachbericht vom 12.1.2016 [act. 9], S. 2). Diese Annahme wird durch Geschwindigkeitsmessungen des TBA bestätigt, welche im Bereich der S-Kurve bzw. der geplanten Einstellhallenausfahrt gemacht wurden. Die maximal gefahrene Geschwindigkeit von 85 % der Fahrzeuglenkenden (V_{85}) betrug in Richtung Konolfingen Zentrum 26 km/h und in Richtung Grosshöchstetten 28 km/h, die mittlere Geschwindigkeit 22 km/h in Richtung Konolfingen Zentrum und 23 km/h in Richtung Grosshöchstetten (ergänzender Fachbericht vom 22.3.2016 [act. 11], S. 2).

2.4.3 Als massgebende Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Fahrzeuge gilt der kleinere Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder der Projektierungsgeschwindigkeit (VSS SN 640 273a, Ziff. 9, Spiegelstrich 2). Die Projektierungsgeschwindigkeit wird nach VSS SN 640 080b bestimmt, wobei diese VSS-Norm für Erschliessungsstrassen nur bedingt gilt (VSS SN 640 080b, Ziff. 1). Allerdings kann sie hier als Anhaltspunkt dienen. Bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 40 km/h wird ein

Kurvenradius von 45 Metern veranschlagt (VSS SN 640 080b, Tabelle 2). Die Projektierungsgeschwindigkeit in der Linkskurve mit einem Achsenradius von 7,8 Metern beträgt ca. 17 km/h und in der Rechtskurve mit einem Achsenradius von 14 Metern ca. 21 km/h ($16.5 \text{ km/h} = \sqrt{127 \cdot 7.8 \text{ m} (0.2+0.07)}$ bzw. $21 \text{ km/h} = \sqrt{127 \cdot 14 \text{ m} (0.2+0.07)}$; Berechnungsweise gemäss VSS SN 640 080b, Ziff. 5). Motorräder sind in VSS SN 640 273a und 640 080b nicht ausdrücklich erwähnt, weil deren Prinzipien gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) für den gesamten motorisierten Individualverkehr gültig sind (Walter et al., bfu-Sicherheitsdossier Nr. 12, Motorradverkehr, Bern 2014 [abrufbar unter: <<http://www.bfu.ch/>>, Rubriken «Bestellen», «Sicherheitsdossier»], S. 125 f.). In Anbetracht dessen und mit Blick auf die Geschwindigkeitsmessungen des TBA erscheint die Annahme einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h nachvollziehbar und nicht rechtsfehlerhaft, auch wenn der Beschwerdeführer wohl zu Recht ausführt, dass zur Zeit der Geschwindigkeitsmessungen tatsächlich nur sehr wenige Motorräder und Motorfahräder unterwegs waren. Dass diese Fahrzeuge zu einer erheblichen Änderung der Messergebnisse und damit allenfalls der relevanten Projektierungsgeschwindigkeit führen würden, ist nicht zu erwarten. Einzelne Fahrzeuglenkerinnen und -lenker, die nicht die gemäss Art. 4 VRV angemessene Geschwindigkeit einhalten, haben im Übrigen keinen Einfluss auf die für die Bestimmung der Knotensichtweite relevante Geschwindigkeit.

2.5 Je nach Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge verändert sich die erforderliche Knotensichtweite. So hat die Knotensichtweite bei 30 km/h zwischen 20 und 35 Metern zu betragen, bei 40 km/h zwischen 35 und 50 Metern (VSS SN 640 273a, Tabelle 1). Die Anforderungen der VSS-Norm sind bei untergeordneten Strassentypen erfüllt, wenn der tiefere genannte Wert eingehalten wird. Diese Werte entsprechen den Anhaltesichtweiten gemäss VSS SN 640 090b («Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten»; VSS SN 640 273a, Ziff. 12.1, Spiegelstrich 1; Fachbericht vom 12.1.2016, S. 1; zum Ganzen Walter et al., bfu-Sicherheitsdossier Nr. 13, Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende, Bern 2015 [abrufbar unter: <<http://www.bfu.ch/>>, Rubriken «Bestellen», «Sicherheitsdossier»], S. 202). Es handelt sich bei der E._____strasse

um eine Erschliessungsstrasse und damit um einen untergeordneten Strassentyp. Die Annahme einer Zufahrtsgeschwindigkeit in der Kurve von 30 km/h scheint hier sachgerecht (E. 2.4.3 hiervor). Die Knotensichtweite hat somit mindestens 20 Meter zu betragen. Eine solche ist gewährleistet, da unbestrittenermassen bereits ohne das «Anschneiden» der Parzelle Konolfingen Gbbl. Nr. 3___ von einer Knotensichtweite gegen rechts von mindestens 20 Metern ausgegangen werden kann. Mit «Anschneiden» ist ohnehin eine Knotensichtweite von mehr als 35 Metern gegeben (vorne E. 2.3.3), weshalb die erforderliche Knotensichtweite auch bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h eingehalten wird.

2.6 Zusammenfassend steht fest, dass die geplante Einstellhalleneinfahrt die Sicherheit des Verkehrs auf der E._____strasse nicht beeinträchtigt und die baurechtlichen Sicherheitsanforderungen gewährleistet sind. Der Entscheid der BVE hält der Rechtskontrolle stand. Bei diesem Ergebnis ist nicht zu prüfen, ob eine Verschiebung der Einstellhalleneinfahrt in Richtung Osten zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen würde. Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen.

3.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der unterliegende Beschwerdeführer kostenpflichtig. Er hat die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Der Beschwerdeführer hat den Beschwerdegegnerinnen 1 die Parteikosten zu ersetzen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG). Die Gemeinde hat keinen Anspruch auf Parteikostenersatz (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 und 4 VRPG).

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 dem Beschwerdeführer auferlegt.
3. Der Beschwerdeführer hat den Beschwerdegegnerinnen 1 die Parteikosten für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht, festgesetzt auf Fr. 5'562.-- (inkl. Auslagen und MWSt), zu ersetzen.
4. Zu eröffnen:
 - dem Beschwerdeführer
 - den Beschwerdegegnerinnen 1
 - der Einwohnergemeinde Konolfingen
 - der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
 - dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittellandund mitzuteilen:
 - dem Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II

Der Abteilungspräsident:

Die Gerichtsschreiberin:

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.