

Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 19. März 2018

Verwaltungsrichter Burkhard, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Keller, Verwaltungsrichterin Steinmann
Gerichtsschreiberin Werren

1. **A.** _____
2. **B.** _____
3. **C.** _____
4. **D.** _____ **AG**
5. **E.** _____ **GmbH**
6. **F.** _____
7. **Miteigentümergeinschaft G.** _____, bestehend aus:
 - 7.1 **H.** _____
 - 7.2 **I.** _____
 - 7.3 **J.** _____
 - 7.4 **K.** _____
8. **L.** _____
alle vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdeführende

gegen

Kanton Bern

handelnd durch den Regierungsrat, dieser vertreten durch die Justiz-,
Gemeinde- und Kirchendirektion, Münsterstrasse 2, 3011 Bern

Beschwerdegegner

sowie

Einwohnergemeinde Spiez

Sonnenfelsstrasse 4, 3700 Spiez

betreffend Strassenplan «Umgestaltung Oberlandstrasse, Spiez»
(RRB 511/2017 vom 31. Mai 2017; 32.08-15.13)



Sachverhalt:

A.

Das Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis I (OIK I), der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) arbeitete zusammen mit der Einwohnergemeinde (EG) Spiez ein Projekt für die Umgestaltung der Oberlandstrasse in Spiez aus und legte die Planakten vom 22. Oktober bis am 20. November 2012 öffentlich auf. In der Folge erhoben unter anderen A._____, B._____, C._____, die D._____ AG, die E._____ GmbH, F._____, die Miteigentümergeinschaft G._____, bestehend aus H._____, I._____, J._____ und K._____, sowie L._____ Einsprache. In den daraufhin geführten Einspracheverhandlungen konnte mit einem Teil der Einsprechenden eine Einigung erzielt werden. Mit Gesamtentscheid vom 5. Februar 2015 wies die BVE die übrigen Einsprachen ab, soweit sie darauf eintrat, und erliess den Strassenplan «Umgestaltung Oberlandstrasse, Spiez».

B.

Dagegen erhoben unter anderen A._____, B._____, C._____, die D._____ AG, die E._____ GmbH, F._____, die Mitglieder der Miteigentümergeinschaft G._____ und L._____ am 13. März 2015 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Bern. Dieser wies das Rechtsmittel mit Entscheid vom 31. Mai 2017 ab.

C.

Am 6. Juli 2017 haben A._____, B._____, C._____, die D._____ AG, die E._____ GmbH, F._____, die Mitglieder der Miteigentümergeinschaft G._____ und L._____ beim Verwaltungsgericht Beschwerde erhoben mit den Rechtsbegehren, der vorinstanzliche Entscheid sei aufzuheben und der Strassenplan «Umgestaltung Oberlandstrasse, Spiez» sei «abzuweisen». Zudem sei das Ver-

fahren so lange zu sistieren, bis über eine zur bestehenden Verkehrslage gleichwertige Parkplatzordnung entschieden worden sei.

Der Kanton Bern schliesst mit Beschwerdeantwort vom 4. August 2017 auf Abweisung der Beschwerde. Die EG Spiez stellt sich in ihrer Stellungnahme vom 7. August 2017 hinter den Strassenplan «Umgestaltung Oberlandstrasse, Spiez», ohne Anträge zu stellen.

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 (vgl. auch Art. 32 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11]). Die Beschwerdeführenden haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, sind durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG; vgl. auch Art. 92 SG). Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

1.2 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG). Es auferlegt sich allerdings insoweit Zurückhaltung, als für die Beurteilung besondere Sach- oder Fachkenntnisse erforderlich sind, über die es nicht gleichermassen verfügt wie die (kantonalen und kommunalen) Verwaltungsbehörden mit ihren Fachleuten und -stellen. Auch soweit die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken, übt das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung bei der Überprüfung des Entscheids (BVR 2014 S. 451 E. 1.3, 2010 S. 411 E. 1.5; VGE 2013/167 vom 9.9.2015

E. 1.2; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 80 N. 3 und 9).

2.

2.1 Für den Neubau und die Änderung einer Kantonsstrasse erlässt die BVE im Verfahren der kantonalen Überbauungsordnung einen Strassenplan, sofern die bau-, planungs- und umweltrechtlichen sowie alle übrigen anwendbaren Bestimmungen eingehalten sind (Art. 28 Abs. 1, Art. 29 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1 und Art. 33 SG). Da der Strassenplan einen Sondernutzungsplan darstellt (Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band II, 4. Aufl. 2017, Art. 88/89 N. 1), setzt dessen Erlass eine umfassende Interessenabwägung voraus, bei der unter anderem auch geprüft werden muss, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen (Art. 2 Abs. 1 Bst. b der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV; SR 700.1]; BGer 1C_346/2014 vom 26.10.2016, in URP 2017 S. 45 und ZBI 2017 S. 668 E. 2.10, 1C_556/2013 vom 21.9.2016 E. 5.2, 1C_648/2013 vom 4.2.2014, in URP 2014 S. 309 E. 4.1 mit Anmerkung der Redaktion; Anne-Christine Favre, L'examen des variantes d'un projet en droit de l'aménagement du territoire et de l'environnement – Entre opportunité et légalité, in *Mélanges Pierre Moor*, 2005, S. 687 ff., 691). Die Behörde ist allerdings nur verpflichtet, ernsthaft in Betracht fallende Alternativen näher zu prüfen. Varianten, die gewichtige Nachteile oder keine wesentlichen Vorteile aufweisen, können bereits aufgrund einer summarischen Prüfung ausgeschieden werden (BGE 139 II 499 E. 7.3.1; BGer 1C_183/2017 vom 31.10.2017 E. 5.4, 1C_556/2013 vom 21.9.2016 E. 5.2, 1C_108/2014 und 1C_110/2014 vom 23.9.2014, in URP 2015 S. 64 und ZBI 2015 S. 33 E. 4.3).

2.2 Der vom Strassenplan «Umgestaltung Oberlandstrasse, Spiez» erfasste rund 420 m lange Strassenabschnitt ist Teil der Kantonsstrasse Nr. 6, Abschnitt Thun – Interlaken; er beginnt vor dem Lötschbergplatz und erstreckt sich bis zum Kreisel Kronenplatz. Während Letzterer unverändert bleibt, sollen am Lötschbergplatz die Flächen für den Fussverkehr vergrössert und die Ampelanlage durch ein konventionelles Vortrittsregime ersetzt

werden. Es ist eine im Strassenraum hin- und herschwingende Fahrbahnlinie mit grösseren und kleineren Vorbereichen vor den privaten Liegenschaften und einem beidseitig durchgehenden Trottoir geplant. Weiter sollen die Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet und die Anzahl bestehender Längsparkplätze reduziert werden. Die verbleibenden Parkplätze werden dafür klarer und grosszügiger dimensioniert. Für die wegfallenden Parkplätze werden u.a. neue Parkplätze beim Friedhof und am Kronenplatz zur Verfügung gestellt. Vom Kronenplatz bis nach der Einmündung Turnhallenstrasse ist die Einführung von Tempo 30 vorgesehen (Situationsplan 1 : 200 «Umgestaltung Oberlandstrasse, Spiez» vom 5.2.2015, act. 6B, Dokument 1; Technischer Bericht vom 18.10.2012/9.5.2014 [nachfolgend: Technischer Bericht], act. 6B, Dokument 5 S. 6 f. und 32).

2.3 Die Umgestaltung der Oberlandstrasse bezweckt, diese als Einkaufsstrasse aufzuwerten und den Verkehr verträglicher zu gestalten. Namentlich die Tempo 30-Zone soll den Verkehrsfluss verstetigen und damit die Verkehrskapazität erhöhen sowie das Einbiegen aus den untergeordneten Seitenstrassen in die Oberlandstrasse erleichtern. Die vorgesehene Reduktion der Anzahl Längsparkplätze hat zum Ziel, die Übersichtlichkeit zu verbessern und das Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Insbesondere die aus seitlichen Parkplätzen in die Oberlandstrasse einbiegenden Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker sowie die querenden Fussgängerinnen und Fussgänger würden von den verbesserten Sichtverhältnissen profitieren. Die klare und grosszügige Ausgestaltung der verbleibenden Parkplätze zielt darauf ab, die Anzahl störender Einparkmanöver zu reduzieren, was wiederum den stetigen Verkehrsfluss unterstützen würde. Mit den Fahrbahnhaltestellen wird beabsichtigt, dass die Busse jeweils eine freie Strasse vorfinden, was für das Einhalten der Fahrpläne von zentraler Bedeutung ist. Als Ergebnis der Umgestaltung soll ein attraktives Zentrum entstehen, das günstige Voraussetzungen für die Läden und gute Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden bietet (Technischer Bericht S. 7, 9 f. und 24; vgl. auch Beschwerdeantwort der BVE vom 7.5.2015, Vorakten JGK pag. 20 ff. S. 4).

3.

3.1 Die Beschwerdeführenden machen geltend, laufende Gespräche mit dem TBA würden zeigen, dass zum geplanten Projekt mindestens eine Alternative bestehe, bei der weniger Parkplätze aufgehoben würden und die unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit gleichwertig oder gar besser wäre. Es würden die Parkplätze in den Bushaltesischen aufgehoben und mehr Parkplätze auf den Grundstücken einiger Beschwerdeführenden ausgeschrieben. Unter Belassung der heutigen Parkplätze seien Testphasen mit weiteren Varianten durchzuführen (Beschwerde S. 6 f. und 13).

3.2 Da die Neugestaltung der Oberlandstrasse die Behörden seit Jahren beschäftigte und keine Lösungsvariante die nötige Akzeptanz finden konnte, suchte das TBA nach einer konsensfähigen und realisierbaren Lösung und lud mit dem Ziel, eine Auswahl unterschiedlicher Projektansätze soweit zu bearbeiten, dass fundierte Entscheide getroffen werden konnten, drei Planergemeinschaften zur Ausarbeitung eines Projektentwurfs ein (Zentrum Spiez, Umgestaltung Oberlandstrasse Bahnhofstrasse, Beurteilungsbericht zu den Studienaufträgen des OIK I vom 28.10.2008 [nachfolgend: Beurteilungsbericht], act. 6C, Beilage 4 S. 3, 7 und 9; Technischer Bericht S. 7 und 9). Ein Vorschlag sah im Unterschied zum gewählten Projekt im Dreieck See-, Oberland- und Bahnhofstrasse ein Einbahnregime für den motorisierten Verkehr vor, während die Velofahrenden weiterhin in beide Richtungen hätten fahren können. Bei diesem Vorschlag wären an Knotenpunkten und bei den Schrägparkplätzen gefährliche Situationen entstanden. Durch die Schrägparkplätze wäre zudem die Querdurchlässigkeit für den Fussverkehr eingeschränkt worden. Weiter hätten sich die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmenden erhöht, da sowohl Velofahrende bergab als auch Motorfahrzeuge auf Einbahnstrassen erfahrungsgemäss schneller fahren. Ferner wäre wegen der Mehrwege die Verkehrsbelastung gestiegen. Ein weiterer Vorschlag sah eine Kreiselanlage am Lötschbergplatz vor, die aufgrund der baulichen Situation nur schwer realisierbar ist. Auch dieser Projektentwurf sah eine Reduktion der Längsparkplätze vor, um mehr Platz für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu schaffen (Beurteilungsbericht S. 9 ff.).

3.3 Die Beschwerdeführenden haben keinen Anspruch auf die ihnen genehme Lösung, sondern lediglich auf eine sachgerechte Evaluation und Abwägung der verschiedenen Interessen durch die Entscheidbehörde. Die BVE hat die von den Planergemeinschaften eingereichten Projektentwürfe auf ihre Vor- und Nachteile geprüft. Es ist weder ersichtlich noch dargetan, dass diese Beurteilung nicht nach sachlichen Kriterien stattgefunden hätte und die verworfenen Projekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss vorteilhafter wären. Die Beschwerdeführenden machen denn auch nur allgemein geltend, es bestehe eine bessere Alternative, ohne diese im Einzelnen darzulegen. Nach dem Gesagten ist erstellt, dass die BVE – in Übereinstimmung mit den vorinstanzlichen Erwägungen (angefochtener Entscheid E. 3.12) – sämtliche ernsthaft in Betracht fallenden Alternativen geprüft hat. Demnach sind keine Testphasen mit anderen Varianten durchzuführen und der Antrag auf Sistierung des Verfahrens, bis über eine zur bestehenden Verkehrslage gleichwertige Parkplatzordnung entschieden worden ist (Rechtsbegehren 3, Beschwerde S. 3), wird abgewiesen. Da der rechtserhebliche Sachverhalt mit genügender Klarheit aus den Akten hervorgeht, werden die Beweisanträge, ein Parteiverhör durchzuführen und den zuständigen Kreisoberingenieur des TBA als Zeuge anzuhören, abgewiesen (Beschwerde S. 7; vgl. zur antizipierten Beweiswürdigung etwa BVR 2017 S. 255 E. 5.1 mit Hinweisen).

4.

4.1 Weiter rügen die Beschwerdeführenden, es werde dem Parkraumbedarf für die Kundschaft der Gewerbetreibenden zu wenig Rechnung getragen. Der Strassenplan sei deshalb ein unverhältnismässiger Eingriff in die Eigentumsгарantie und die Wirtschaftsfreiheit (Beschwerde S. 12 f.).

4.2 Gemäss Art. 26 Abs. 1 der Bundesverfassung (BV; SR 101) und Art. 24 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Bern (KV; BSG 101.1) ist das Eigentum gewährleistet. Nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichts können sich Strassenanstösserinnen und -anstösser unter Berufung auf die Eigentumsгарantie gegen die Aufhebung oder Einschränkung des Gemeingebrauchs an Strassen zur Wehr setzen, wenn dadurch

die bestimmungsgemässe Nutzung ihres Eigentums verunmöglicht oder übermässig erschwert wird (BGE 131 I 12 E. 1.3.3, 126 I 213 E. 1b/bb; VGE 2012/69 vom 28.2.2013 E. 4.1). Ob diese Voraussetzungen im vorliegenden Fall erfüllt sind, kann offenbleiben, da die Beschwerdeführenden im Wesentlichen die aus der teilweisen Aufhebung der öffentlichen Parkplätze resultierenden gewerblichen Nachteile rügen und sich insofern aus der Eigentumsgarantie im Vergleich zur Wirtschaftsfreiheit (hiernach E. 4.3) keine zusätzlichen Gesichtspunkte ergeben (BGer 14.10.1994, in ZBI 1995 S. 508 E. 3d; VGE 22387/22388 vom 30.11.2005 E. 4.3 [bestätigt durch BGer 2A.23/2006 und 2A.26/2006 vom 23.5.2006]).

4.3 Laut Art. 27 Abs. 1 BV ist die Wirtschaftsfreiheit gewährleistet. Diese umfasst insbesondere die freie Wahl des Berufs sowie den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit und deren freie Ausübung (Art. 27 Abs. 2 BV). Nach Art. 94 Abs. 1 BV halten sich Bund und Kantone an den Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit. Auch Art. 23 Abs. 1 KV gewährleistet die freie Wahl des Berufs und des Arbeitsplatzes, die freie wirtschaftliche Betätigung sowie das Recht zu beruflichem und gewerkschaftlichem Zusammenschluss. Grundsätzlich verschafft die Wirtschaftsfreiheit keinen Anspruch auf staatliche Leistungen (vgl. BGE 140 II 112 E. 3.1.1, 130 I 26 E. 4.1). Nach der Rechtsprechung können sich Gewerbetreibende jedoch darauf berufen, wenn die Aufhebung eines bisherigen Gemeingebrauchs in Frage steht, dessen Weiterbestand Grundlage für die Ausübung ihres Gewerbes bildet (BGE 126 I 213 E. 1b/aa mit Hinweis auf BGer 14.10.1994, in ZBI 1995 S. 508 E. 3c). – Ob der angefochtene Strassenplan in die Wirtschaftsfreiheit der Beschwerdeführenden eingreift, erscheint fraglich, zumal die Zufahrt über öffentliche Strassen nicht eingeschränkt wird (vgl. BGer 14.10.1994, in ZBI 1995 S. 508 E. 3c), sondern nur rund die Hälfte der bisher bestehenden öffentlichen Parkplätze aufgehoben wird und die Gemeinde für diese in Gehdistanz beim Friedhof und am Kronenplatz Ersatzparkplätze zur Verfügung stellt (vgl. Technischer Bericht S. 32).

4.4 Soweit von einer Grundrechtseinschränkung auszugehen ist, bedarf diese nach Art. 36 Abs. 1 BV und Art. 28 Abs. 1 KV einer gesetzlichen Grundlage. Sie muss durch ein öffentliches Interesse oder durch den

Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt und verhältnismässig sein (Art. 36 Abs. 2 und 3 BV; Art. 28 Abs. 2 und 3 KV). Auch wenn keine Einschränkung der Wirtschafts- oder Eigentumsfreiheit vorliegen sollte, muss staatliches Handeln im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein (Art. 5 Abs. 2 BV; BVR 2004 S. 363 E. 5.4). – Dass eine hinreichende gesetzliche Grundlage besteht, ist unbestritten. Ebenso wenig strittig ist, dass die mit der Umgestaltung der Oberlandstrasse verfolgten Ziele der Verstetigung des Verkehrsflusses und der Verbesserung der Verkehrssicherheit (vorne E. 2.3) im öffentlichen Interesse liegen. Es bleibt daher die Verhältnismässigkeit zu prüfen (Art. 5 Abs. 2 und Art. 36 Abs. 3 BV; Art. 28 Abs. 3 KV).

4.5 Diese besagt, dass die behördliche Anordnung geeignet sein muss, das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen; ungeeignet ist sie dann, wenn sie am Ziel vorbeischießt, d.h. keinerlei Wirkungen im Hinblick auf den angestrebten Zweck entfaltet oder die Erreichung dieses Zwecks sogar erschwert oder verhindert. Sodann muss die Verwaltungsmassnahme im Hinblick auf das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel erforderlich sein; sie hat zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde. Die Massnahme darf weder in sachlicher noch in räumlicher, zeitlicher und personeller Hinsicht über das Notwendige hinausgehen. Schliesslich ist eine Verwaltungsmassnahme nur gerechtfertigt, wenn sie ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und dem Eingriff, den sie für die betroffene private Person bewirkt, wahrt. Es ist deshalb eine wertende Abwägung vorzunehmen, welche im konkreten Fall das öffentliche Interesse an der Massnahme und die durch den Eingriff beeinträchtigten privaten Interessen der Betroffenen miteinander vergleicht (statt vieler BGE 142 I 49 E. 9.1, 138 I 331 E. 7.4.3.1; BVR 2016 S. 209 E. 6.1, 2012 S. 334 E. 6.2; vgl. Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl. 2016, N. 521 ff.; Tschannen/Zimmerli/Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2014, § 21 N. 2 ff.).

5.

5.1 Die Beschwerdeführenden machen zunächst geltend, der Strassenplan «Umgestaltung Oberlandstrasse, Spiez» sei für das Erreichen der angestrebten Ziele ungeeignet. Es treffe nicht zu, dass durch angeblich häufige Parkiermanöver für den Veloverkehr gefährliche Situationen entstünden und Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse nur erschwert und unter gefährlichen Bedingungen queren könnten (Beschwerde S. 5). Die Studie zur Verkehrssicherheit, die 22 gemeldete Unfälle mit 13 verletzten Personen im Zeitraum vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2011 ausweise und auf die sich die Vorinstanz primär stütze, betreffe einen anderen Abschnitt der Oberlandstrasse. Auf dem hier interessierenden Strassenabschnitt hätten sich im erwähnten Zeitraum nur zwei leichte Unfälle mit Blechschäden ereignet, die restlichen Unfälle seien auf der Löttschbergkreuzung passiert. Die geplante Verbreiterung der Fahrbahn um 30 cm werde nicht dazu führen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit besser beachtet werde, sondern das Gegenteil bewirken (Beschwerde S. 5 f. und 12). Zudem sei die vorgesehene Anordnung der Parkplätze vor dem Geschäft der Beschwerdeführerin 5 nicht den Bedürfnissen der meist älteren Kundschaft angepasst. Insbesondere bei winterlichen und rutschigen Verhältnissen werde das Ein- und Aussteigen für betagte und behinderte Menschen gefährlich. Zudem werde das Wegfahren durch das Gefälle und das Eis rückwärts den Hang hinauf schwierig. Bei Fortbestand der aktuellen Parkplatzsituation würden diese Gefahren und Schwierigkeiten nicht oder jedenfalls weniger bestehen (Beschwerde S. 9). Ferner werde der durch die angeblich häufigen Parkiermanöver regelmässig gestörte Verkehrsfluss durch das Halten der Busse auf der Strasse noch viel mehr gestört und es könne in Spitzenzeiten zu Verkehrsstaus und Behinderungen sowie zu gefährlichen Überholmanövern kommen. Ein Wegfall der Ampeln am Löttschbergplatz würde zudem das Einmünden in die Oberland- bzw. Thunstrasse erschweren, was wiederum den Verkehrsfluss behindere. Die angestrebten Ziele könnten demnach mit dem gewählten Projekt gar nicht erreicht werden (Beschwerde S. 5 und 10 f.).

5.2 Das TBA führt im Technischen Bericht aus, der Verkehrsfluss auf der Oberlandstrasse werde heute regelmässig durch einparkende Autos

gestört. Insbesondere während Zeiten mit maximalem Verkehrsaufkommen würden sich deswegen Rückstaus bis zum Lötschbergplatz bzw. Kronenplatz bilden, was zu Konflikten mit der während den Stosszeiten am Lötschbergplatz in Betrieb stehenden Lichtsignalanlage führen könne (Blockieren der Querfahrbahnen). Für den Fussverkehr seien die Quermöglichkeiten zudem ungenügend. Wenn die Lichtsignalanlage im Bereich des Lötschbergplatzes in Betrieb sei, stünden den Fussgängerinnen und Fussgängern vier ampelgesteuerte Übergänge zur Verfügung. Zu den übrigen Zeiten würden die Übergänge jedoch mangels Fussgängerinnen nicht den kantonalen Standards entsprechen. Das Queren zwischen den Fussgängerübergängen am Lötschbergplatz und denjenigen vor dem Kreisel Kronenplatz und beim ... sei zudem schwierig und nicht ungefährlich. Zum einen sei das Verkehrsaufkommen hoch und zum anderen würden die Längsparkplätze die Sichtweiten einschränken. Letztere müssten wegen der Verkehrssicherheit zwingend verbessert werden. Ferner sei für die Velofahrenden kein Radstreifen signalisiert, weshalb sie in beiden Fahrtrichtungen entlang des rechten Strassenrands fahren würden. Wegen der bestehenden Längsparkierung würden sie sich zwischen stehendem und rollendem Verkehr bewegen. Ausgelöst durch die vielen Parkiermanöver entstünden so häufig gefährliche Situationen (S. 13 ff., 20 und 27). Ebenso gefährlich sei heute das Parkieren vor dem Geschäft der Beschwerdeführerin 5, bedingt durch die Manöver über den geschützten Warteraum beim Fussgängerstreifen. Durch die Neuordnung der Parkplätze werde die Sicherheit erhöht, da die Zufahrt nur noch über die Bahnhofstrasse erfolge und nicht mehr wie bisher über die Kreuzung am Lötschbergplatz. Bezüglich Unfallstatistik führte das TBA aus, diese berücksichtige den ganzen Bereich der Oberlandstrasse, da die geplanten Massnahmen nur in ihrer Gesamtwirkung beurteilt werden könnten. Schliesslich werde der Strassenabschnitt als Einheit umgestaltet, weshalb der ganze Perimeter und nicht nur einzelne Abschnitte massgebend seien (Beschwerdeantwort der BVE vom 7.5.2015, Vorakten JGK pag. 20 ff. S. 9; vgl. auch das Gutachten zur Einführung von Tempo-30, Oberlandstrasse Spiez, der ... vom 22.4.2013 [nachfolgend: Gutachten Tempo 30], act. 6C, Beilage 7 S. 8 ff.).

5.3 Die Beantwortung der Frage, wie sich die Umgestaltung der Oberlandstrasse auf die Verkehrssicherheit auswirkt, bedarf besonderer Fachkenntnisse und hängt wesentlich von den örtlichen Gegebenheiten ab. Das Verwaltungsgericht weicht daher nicht ohne Not von der Beurteilung der Fachbehörde ab (vorne E. 1.2). Vorliegend besteht denn auch kein Anlass, die Einschätzungen des TBA in Zweifel zu ziehen: Soweit die Beschwerdeführenden geltend machen, die Unfälle seien nicht auf dem hier interessierenden Abschnitt der Oberlandstrasse, sondern auf der Lötschbergkreuzung passiert, ist dem entgegenzuhalten, dass für die Beurteilung der Verkehrssicherheit nicht nur einzelne Sektoren des Strassenplans zu berücksichtigen sind, sondern alle Unfälle im Wirkungsbereich der Planung. Diese zeigen, dass im ganzen von der Planung betroffenen Strassenabschnitt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit nötig ist. Solche Massnahmen sind auch aufgrund von ungenügenden Sichtweiten und gefährlichen Parkiermanövern geboten. Die diesbezüglichen Ausführungen des TBA sind einleuchtend. Die vorgesehenen Fahrbahnhaltestellen der Busse begünstigen den Verkehrsfluss zwar weniger als Bushaltestellen. Dieser Umstand alleine macht aber die zahlreichen Vorteile der neuen Verkehrsraumgestaltung (vgl. vorne E. 2.3) nicht wett. Im Übrigen müssen die Verkehrsteilnehmenden auch vor den Nischen halten, wenn die Busse wieder auf die Fahrbahn einbiegen. Nach dem Gesagten kann – entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden – nicht gesagt werden, die geplanten Massnahmen würden keinerlei Wirkungen im Hinblick auf die verfolgten Ziele (Verstetigung des Verkehrsflusses und Verbesserung der Verkehrssicherheit) entfalten oder deren Erreichen gar erschweren. Soweit die Beschwerdeführenden diverse Einzelsrügen gegen die neue Strassengestaltung vorbringen (Beschwerde S. 11 f.), kann auf die zutreffenden Ausführungen im angefochtenen Entscheid verwiesen werden (E. 6.4). Die geplante Umgestaltung der Oberlandstrasse ist demnach in Übereinstimmung mit den vorinstanzlichen Erwägungen (angefochtener Entscheid E. 3.3, 3.10, 4.3.2 und 6.2) für das Erreichen der vorgesehenen Zwecke geeignet.

5.4 Die Beschwerdeführenden beantragen ein unabhängiges Gutachten durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Dieses habe den im Anhang der Broschüre «innerorts Verkehrsberuhigung» (einsehbar unter:

<www.astra.admin.ch>, Rubriken «Fachleute und Verwaltung/Vollzug Strassenverkehrsrecht/Verkehrsberuhigung») aufgeführten Anforderungen zu entsprechen und die Auswirkungen des geplanten Ausbaus auf den Verkehrsstrom und insbesondere auf den Pendlerverkehr und den Warenumschlag und die daraus resultierenden neuen Gefahrenquellen für den Fuss- und Veloverkehr zu untersuchen (Beschwerde S. 5, 10 f. und 14). Da sich der Technische Bericht und das Gutachten Tempo 30 bereits zu den in der erwähnten ASTRA-Broschüre aufgeführten Themen äussern, sind von einem weiteren Gutachten keine neuen Erkenntnisse zu erwarten. Zudem hat sich die Sachlage seit der Erstellung des Technischen Berichts im Jahr 2014 nicht wesentlich verändert, weshalb dieser – entgegen der Ansicht der Beschwerdeführenden (Beschwerde S. 14) – noch immer aktuell ist. Mit Blick auf die in den Akten enthaltenen Informationen wird der Beweisantrag abgewiesen. Der Regierungsrat hat demnach keine Rechtsverletzung begangen, indem er das geforderte Gutachten nicht eingeholt hat (angefochtener Entscheid E. 1.4 und 7.3). Mit gleicher Begründung kann auf ein Parteiverhör verzichtet werden, weshalb auch dieser Beweisantrag der Beschwerdeführenden abgewiesen wird (vgl. vorne E. 3.3).

5.5 Zur Erforderlichkeit der Massnahme kann auf das bereits Gesagte verwiesen werden (vorne E. 3.3). Demnach sind keine gleich geeigneten milderen Mittel zum Erreichen der im öffentlichen Interesse stehenden Ziele ersichtlich.

6.

6.1 Die Beschwerdeführenden halten die geplanten Massnahmen für unzumutbar und machen geltend, die Gewerbetreibenden seien bei der Auswahl der Varianten im vom TBA eingesetzten Begleitgremium, welches die von den Planergemeinschaften eingereichten Projektentwürfe mitbewertet habe, untervertreten gewesen, wodurch sie ihren Standpunkt zu wenig hätten einbringen können. Vor allem das kleine und mittlere Gewerbe sei auf genügend öffentliche Parkplätze in unmittelbarer Nähe zu den Geschäftslokalitäten angewiesen, da ansonsten der Verlust von Kundenschaft drohe, was finanziell nicht verkraftbar sei (Beschwerde S. 6 f. und

13 f.). Das von der Gemeinde als Ersatzlösung vorgeschlagene Gratis-parkieren während einer Stunde auf den Parkplätzen beim Friedhof und Kronenplatz sei keine gleichwertige Alternative. Das Tragen der Einkäufe über mehrere hundert Meter sei aufgrund der Spiezer Topographie (Schräghang) nicht attraktiv. Gleiches gelte für die von der Vorinstanz aufgezeigten Möglichkeiten: Beim ... seien die Parkplatzmieten zu hoch; im ... seien die Parkplätze für die Kundschaft der dortigen Geschäfte vorgesehen und Dauermieterinnen und -mieter nicht erwünscht. Erhebungen in anderen Ortschaften hätten ergeben, dass bei einer kompensationslosen Aufhebung von Parkplätzen mit erheblichen Umsatzverlusten im betroffenen Gebiet zu rechnen sei. Der Umsatz pro Parkplatz könne dabei pro Jahr Fr. 150'000.-- oder mehr betragen (Beschwerde S. 8 f.). Eine Umfrage der Geschäftsinhaberinnen und -inhaber habe denn auch gezeigt, dass die Kundschaft aus dem Durchgangs- und Pendlerverkehr, welche bspw. beim Beschwerdeführer 1 über 50 % ausmache, durch unmittelbar vor der Ladentür liegende Parkplätze angesprochen werde (Beschwerde S. 6 f.). Dieser Umfrage sei von der Vorinstanz zu wenig Gewicht beigemessen worden (Beschwerde S. 13). Ebenso auf nahe gelegene Parkplätze angewiesen seien die Patientinnen und Patienten, welche eine der Arztpraxen an der Oberlandstrasse besuchen würden und oftmals aus gesundheitlichen Gründen keine längeren Distanzen gehen könnten (Beschwerde S. 7). Die massive Reduktion der Parkplätze bewirke eine Verdrängung der Gewerbetreibenden. Wer keine Privatparkplätze beschaffen könne, werde einen anderen Geschäftsstandort wählen müssen. Der Beschwerdeführer 1 sei zudem nicht nur als Gewerbetreibender betroffen, sondern auch als Vermieter. Ein Wegfall der Parkplätze unmittelbar vor der Liegenschaft an der Oberlandstrasse ... würde die mehrheitlich im Gesundheitsbereich tätige Mieterschaft zur Suche nach einem anderen Standort veranlassen, was zu einem Verlust von Mietzinseinnahmen und Arbeitsplätzen führe. Zudem werde sich der Wert der Liegenschaft verringern (Beschwerde S. 6 und 9).

6.2 Der Regierungsrat hat ausgeführt, dass der Strassenplan das Bedürfnis nach Parkplätzen an der Oberlandstrasse berücksichtige. Trotz der im öffentlichen Interesse stehenden Umgestaltungsziele sei versucht worden, möglichst wenig Parkplätze aufzuheben, um weiterhin ein den Kun-

denbedürfnissen entsprechendes Angebot bereitzustellen. Die wegfallenden Parkplätze habe man soweit möglich durch Alternativen ersetzt (angefochtener Entscheid E. 4.3.3). Überdies stehe es den Gewerbetreibenden frei, Privatparkplätze zu schaffen oder bewirtschaftete Parkplätze zu mieten (angefochtener Entscheid E. 3.7 f.). Die privaten Interessen der Gewerbetreibenden seien durchaus berücksichtigt und gegen die öffentlichen Interessen abgewogen worden (angefochtener Entscheid E. 4.3.3).

6.3 Gegenwärtig bestehen beidseits der Oberlandstrasse markierte Längsparkfelder in der blauen Zone (Technischer Bericht S. 13). Da die einzelnen Parkplätze jeweils stirnseitig nicht voneinander abgegrenzt sind, herrschen über deren genaue Anzahl unterschiedliche Ansichten. Das TBA geht von 37 Parkplätzen aus, während die Beschwerdeführenden meinen, es seien rund 40. Davon sollen je nach Auffassung 16 bzw. 20 wegfallen (Technischer Bericht S. 32; Beschwerde S. 8; Beschwerdeantwort der BVE vom 7.5.2015, Vorakten JGK pag. 20 ff. S. 7). Die neuen Parkplätze werden einzeln oder zu zweit mit einem Sicherheitsabstand zur Strasse angeordnet (Situationsplan 1 : 200 «Umgestaltung Oberlandstrasse, Spiez» vom 5.2.2015, act. 6B, Dokument 1; Beschwerdeantwort der BVE vom 7.5.2015, Vorakten JGK pag. 20 ff. S. 5). Als Ersatz für die wegfallenden Parkplätze sieht die Gemeinde vor, beim Friedhof 32, am Kronenplatz 11 und auf dem weiter entfernten Parkplatz Längenstein 60 Parkplätze zu schaffen. Diese sollen, wie bisher die Parkplätze an der Oberlandstrasse, in der ersten Stunde gratis sein. Eine Ersatzlösung für die an der Oberlandstrasse wegfallenden Parkplätze wurde als nötig erachtet, da eine am 15. Juni 2010 durchgeführte Erhebung des Belegungsgrads und der Belegungsdauer gezeigt hatte, dass von 8-19 Uhr insgesamt 693 Parkplatzbewegungen stattfanden. Dabei variierte der Belegungsgrad zwischen 30 und 78 %. Die höchsten Belegungsgrade wurden von 10-12 Uhr, 14-15 Uhr und 17-18 Uhr festgestellt (Technischer Bericht S. 13 f. und 32).

6.4 Wie der Technische Bericht aufzeigt und der Regierungsrat erkannt hat, besteht ein Bedürfnis nach Parkmöglichkeiten an der Oberlandstrasse. Da die Kundschaft direkt vor den Geschäftslokalitäten parkieren kann, ist die heutige Parkplatzsituation für die Gewerbetreibenden sehr vorteilhaft. Es ist denn auch verständlich, dass die Beschwerdeführenden an den

jetzigen Verhältnissen festhalten möchten, zumal gemäss eigenen Angaben ein grosser Teil ihrer Kundschaft mit dem Auto anreist. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch darauf, ein Fahrzeug unmittelbar vor einem bestimmten Gebäude auf einem öffentlichen Parkfeld abstellen zu können. Folglich ist es dem Gemeinwesen nicht verwehrt, Massnahmen zu treffen, die zur Folge haben, dass vor bestimmten Betrieben künftig weniger Parkplätze zur Verfügung stehen als bisher. Unverhältnismässig wären die Massnahmen allenfalls dann, wenn sie für die Beschwerdeführenden zu einer Umsatzeinbusse führen würden, welche ihre wirtschaftliche Existenz bedrohen oder wesentlich einschränken würde (vgl. BGer 1C_37/2017 vom 16.6.2017 E. 6.3 mit Hinweis auf BVR 2004 S. 363 E. 5.9). Letzteres ist jedoch – ebenso wie ein allfälliger Wertverlust der Liegenschaften – nicht ersichtlich, da der Warenumschlag weiterhin möglich bleibt und nur rund die Hälfte der bestehenden öffentlichen Parkplätze an der Oberlandstrasse aufgehoben wird. Ebenfalls nichts zu ihren Gunsten ableiten können die Beschwerdeführenden aus der vom Beschwerdeführer 1 durchgeführten Kundenumfrage, da es der Kundschaft zumutbar ist, die in wenigen Gehminuten erreichbaren Parkplätze oder die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Zudem soll mit der Umgestaltung ein attraktives Zentrum entstehen, das gute Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden bietet, weshalb insbesondere auch die Sicherheitsinteressen von Velofahrerinnen und Velofahrern sowie von Fussgängerinnen und Fussgängern zu berücksichtigen waren (Technischer Bericht S. 13). Weiter müssten einige der Parkplätze ohnehin aufgehoben werden, da wegen deren Anzahl und Anordnung die aus privaten Zufahrten auf die Kantonsstrasse einbiegenden Fahrzeuglenkerinnen und -lenker nur über ungenügende Sichtweiten verfügen (Technischer Bericht S. 27; Gutachten Tempo 30 S. 12). Soweit die Beschwerdeführenden geltend machen, die Gewerbetreibenden seien im Begleitgremium untervertreten gewesen, sind sie darauf hinzuweisen, dass die Entscheidbehörde (BVE vertreten durch das TBA) dieses freiwillig einberufen hat, um die verschiedenen Interessen der von der Planung betroffenen Personengruppen bestmöglich zu erheben und damit eine möglichst hohe Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden kann nicht gesagt werden, dass die Gewerbetreibenden im Gremium untervertreten waren bzw. ihren Standpunkt nicht einbringen konnten. Weiter waren sie genügend über den ge-

planten Strassenverlauf orientiert, weshalb für die Rüge, die Markierung sei ungenügend gewesen, auf die zutreffenden Ausführungen im angefochtenen Entscheid verwiesen werden kann (E. 8.2). Nach dem Gesagten hat der Regierungsrat die öffentlichen Interessen an der Umgestaltung der Oberlandstrasse (Verstetigung des Verkehrsflusses und Verbesserung der Verkehrssicherheit, vorne E. 2.3) zu Recht höher gewichtet als die privaten Interessen der Beschwerdeführenden am Erhalt aller Parkplätze. Die geplante Umgestaltung der Oberlandstrasse wahrt damit eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation (vgl. vorne E. 4.5) und erweist sich insgesamt als verhältnismässig.

7.

7.1 Weiter machen die Beschwerdeführenden geltend, der vorgesehene Wegfall der Parkplätze verstosse gegen Treu und Glauben. So hätten die damaligen Eigentümerinnen und Eigentümer der Grundstücke von der Oberlandstrasse ... bis zum ... im Jahr 1972 einen ca. 1,20 m breiten Landstreifen für die Verwirklichung der blauen Parkzone an die Gemeinde abgetreten. Leider sei es seinerzeit unterlassen worden, den Zweck der Landabtretung ausdrücklich im Grundbuch einzutragen. Die Zusicherungen der Behörden müssten aber trotzdem respektiert und eingehalten werden (Beschwerde S. 10). – Der Regierungsrat entgegnet, dass der Landerwerb bereits 45 Jahre zurückliege, entschädigt worden sei und keine Dienstbarkeit zugunsten der Nachbargrundstücke bezüglich Parkplätze vorliege. Eine Anpassung der Parkplatzsituation an die heutigen Bedürfnisse sei kein Verstoss gegen Treu und Glauben (angefochtener Entscheid E. 3.5).

7.2 Der verfassungsmässige Grundsatz von Treu und Glauben (Art. 9 BV und Art. 11 Abs. 2 KV) verleiht in der Form des Vertrauensschutzes einen Anspruch auf Schutz berechtigten Vertrauens in behördliche Zusicherungen oder sonstiges, bestimmte Erwartungen begründendes Verhalten, sofern sich dieses auf eine konkrete, die betreffende Bürgerin oder den betreffenden Bürger berührende Angelegenheit bezieht (BGE 132 II 240 E. 3.2.2, 130 I 26 E. 8.1; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O.,

N. 621 und 624). Die Behörde, welche die Zusicherung gegeben hat, muss hierfür zuständig gewesen sein oder sie durfte zumindest aus zureichenden Gründen als zuständig erachtet werden. In der Regel kann Vertrauensschutz nur geltend machen, wer gestützt auf sein Vertrauen eine Disposition getätigt hat, die nicht ohne Nachteil wieder rückgängig gemacht werden kann. Selbst wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, scheitert die Berufung auf Treu und Glauben dann, wenn ihr überwiegende öffentliche Interessen entgegenstehen (BGE 137 I 69 E. 2.3 und 2.5.1; BVR 2017 S. 166 [VGE 2014/115 vom 5.2.2016] nicht publ. E. 6.1 [bestätigt durch BGer 2C_226/2016 vom 9.11.2016], 2015 S. 15 E. 4.1, 2013 S. 85 E. 6.1; VGE 2015/43 vom 10.5.2017 E. 3.2 und 3.4; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N. 667 ff.).

7.3 Die Beschwerdeführenden können sich weder auf eine schriftliche Erklärung der Gemeinde noch auf eine Dienstbarkeit im Grundbuch stützen. Selbst wenn eine Zusicherung der Gemeinde vorliegen würde, könnte sie die für den Neubau und die Änderung von Kantonsstrassen zuständige kantonale Behörde (BVE; vorne E. 2.1) nicht binden (BGE 131 II 627 E. 6.1; Auer/Malinverni/Hottelier, *Droit constitutionnel suisse*, Vol. II, 3. Aufl. 2013, N. 1173). Im Übrigen weist die Vorinstanz zu Recht darauf hin, dass Verkehrs- und damit zusammenhängende Parkplatzfragen heute anders beurteilt werden als vor über 40 Jahren (vgl. dazu Elisabeth Chiariello, *Treu und Glauben als Grundrecht nach Art. 9 BV*, Diss. Bern 2003, S. 121 f. mit Hinweis auf BGE 119 Ib 138 E. 4e; BGer 8C_542/2007 vom 14.4.2008 E. 4.2.2). Die Rüge der Beschwerdeführenden erweist sich somit als unbegründet.

8.

Die Beschwerde erweist sich nach dem Gesagten in allen Teilen als unbegründet und ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens haben die unterliegenden Beschwerdeführenden unter Solidarhaft die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 i.V.m. Art. 106 VRPG). Ersatzfähige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 und 3 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Der Antrag auf Sistierung des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wird abgewiesen.
2. Die Beschwerde wird abgewiesen.
3. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 5'000.--, werden den Beschwerdeführenden auferlegt.
4. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
5. Zu eröffnen:
 - den Beschwerdeführenden
 - dem Beschwerdegegner
 - der Einwohnergemeinde Spiez
 - dem Bundesamt für Raumentwicklungund mitzuteilen:
 - der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

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.