

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 18. September 2017

Verwaltungsrichter Burkhard, Abteilungspräsident  
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichter Müller,  
Verwaltungsrichter Rolli, Verwaltungsrichterin Steinmann  
Gerichtsschreiberin Zemp

1. A. \_\_\_\_\_

2. B. \_\_\_\_\_

3. C. \_\_\_\_\_

4. D. \_\_\_\_\_

5. E. \_\_\_\_\_ **AG**

handelnd durch die statutarischen Organe  
alle vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdeführende

gegen

**F. \_\_\_\_\_ AG**

handelnd durch die statutarischen Organe  
vertreten durch Fürsprecher ...

Beschwerdegegnerin

und

**Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern**  
Reiterstrasse 11, 3011 Bern

sowie

**Einwohnergemeinde Köniz**  
Bauinspektorat, Landorfstrasse 1, 3098 Köniz



betreffend Baubewilligung für Neubau Autogarage (Entscheid der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern vom 21. Dezember 2016; RA Nr. 110/2016/134)

### **Sachverhalt:**

#### **A.**

Am 28. Mai 2015 beantragte die F.\_\_\_\_\_ AG die Bewilligung für den Neubau einer Autogarage mit einer Autoreparaturwerkstatt, Austell- und Verkaufsräumen und einer Autospenglerei auf den Parzellen Köniz Gbbl. Nrn. 1\_\_\_ und 2\_\_\_. Gegen das Vorhaben erhoben neben anderen A.\_\_\_\_\_, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_ und die E.\_\_\_\_\_ AG, die Eigentümer und Eigentümerin bzw. Nutzniesserin der Nachbarparzelle, Einsprache. Mit Gesamtentscheid vom 8. August 2016 bewilligte die Einwohnergemeinde (EG) Köniz das Bauvorhaben.

#### **B.**

Dagegen führten A.\_\_\_\_\_, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_ und die E.\_\_\_\_\_ AG am 13. September 2016 Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE). Diese wies das Rechtsmittel mit Entscheid vom 21. Dezember 2016 ab, soweit sie darauf eintrat.

#### **C.**

Gegen diesen Entscheid haben A.\_\_\_\_\_, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_ und die E.\_\_\_\_\_ AG am 20. Januar 2017 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragen, der Entscheid der BVE vom 21. Dezember 2016 sei aufzuheben und die Bewilligung für das Vorhaben sei zu verweigern.

Mit Beschwerdeantwort vom 1. Februar 2017 hat die F.\_\_\_\_\_ AG beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen und dieser sei die aufschiebende Wirkung zu entziehen. Die BVE hat mit Vernehmlassung vom 27. Januar 2017 auf Abweisung der Beschwerde geschlossen, während die EG Köniz mit Eingabe vom 6. Februar 2017 auf eine Stellungnahme verzichtet hat. Mit Verfügung vom 6. März 2017 hat die Instruktionsrichterin das Gesuch um Entzug der aufschiebenden Wirkung abgewiesen und der F.\_\_\_\_\_ AG Fragen gestellt. Zu den Antworten haben A.\_\_\_\_\_, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_ und die E.\_\_\_\_\_ AG am 18. April 2017 Stellung genommen.

### **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 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. 40 Abs. 5 i.V.m. Art. 40 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). Da die Streitigkeit von grundsätzlicher Bedeutung ist, urteilt es in Fünferbesetzung (Art. 56 Abs. 2 Bst. a des Gesetzes vom 11. Juni 2009 über die Organisation der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft [GSOG; BSG 161.1]).

## 2.

**2.1** Vor Verwaltungsgericht ist nur noch umstritten, ob die Beschwerdeführerin für ihr Bauvorhaben eine ausreichende Anzahl Parkplätze ausweist. Die Vorinstanz ist zum Schluss gekommen, dass die sieben vorgesehenen Parkplätze den Bedarf für den Betrieb decken. Demgegenüber machen die Beschwerdeführenden geltend, zum einen reichten sieben Parkplätze von vornherein nicht aus. Zum andern stünden die drei Parkplätze im Innern des Neubaus höchstens für Angestellte zur Verfügung und deckten die vier Aussenplätze den übrigen Bedarf nicht.

**2.2** Wird durch die Erstellung von Bauten ein Parkplatzbedarf verursacht, so ist dafür auf dem Grundstück oder in seiner Nähe eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen u.a. für Motorfahrzeuge zu errichten (Art. 16 Abs. 1 BauG). Der Regierungsrat umschreibt die Bemessung der ausreichenden Parkplätze näher und sorgt dafür, dass Abstellflächen nicht über ihren Zweck hinaus dimensioniert werden (Art. 17 Abs. 1 BauG). Gemäss den entsprechenden Ausführungsbestimmungen in Art. 49 ff. der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) wird die Anzahl der Abstellplätze durch eine Bandbreite begrenzt, welche namentlich die Parkplätze für die Beschäftigten, die Besucherinnen und Besucher sowie die Behinderten umfasst; innerhalb der Bandbreite legt die Bauherrschaft die Anzahl fest (Art. 50 Abs. 1 und 2 BauV). Die Bandbreite wird aufgrund der Geschossfläche (GF) nach Art. 49 Abs. 2 BauV bestimmt, welche die Hauptnutzflächen, die Verkehrsflächen und die Konstruktionsflächen umfasst; nicht angerechnet werden Verkehrsflächen für die Parkierung von Fahrzeugen sowie Lagerräume, die weder publikumsoffen noch mit Arbeitsplätzen belegt sind. Die Bandbreite berechnet sich für Städte und Agglomerationen nach der Formel  $(0,6 \times GF/n) + 5$  für das Maximum und  $(0,45 \times GF/n) - 3$  für das Minimum, wobei n bei Bauten für Arbeiten, Gewerbe und Dienstleistungen 50 beträgt (Art. 52 Abs. 1 Bst. a und c Ziff. 4 BauV). Nicht enthalten sind und zusätzlich bewilligt werden Abstellplätze für betriebsnotwendige Fahrzeuge sowie Motorfahrzeuge mit über- oder unterdurchschnittlichem Platzbedarf (Art. 50 Abs. 3 BauV).

### 3.

**3.1** Obwohl im Baugesuchsformular insgesamt 18 Parkplätze angegeben wurden, wovon neun in Garagen oder Einstellhallen (act. 3B pag. 31), und nach der dem Baugesuch beigelegten Parkplatzberechnung zehn Parkplätze vorhanden sein sollten (vier aussen, sechs gedeckt; act. 3B pag. 31), ist unbestritten, dass (nur) die sieben in den Projektplänen eingezeichneten Parkplätze vorgesehen sind: Vier im Aussenbereich des Neubaus, zwei im Untergeschoss, wo sich nebst Technikräumen ein Wasch- und ein Spritzraum sowie das Ersatzteil- und Pneulager befinden, und einer in der Ein- und Ausfahrt der Werkstatt im Erdgeschoss (act. 3B Projektpläne 5-7).

**3.2** Die Vorinstanz ist zum Schluss gekommen, dass alle sieben Parkplätze angerechnet werden könnten. Da mit der Bandbreite nicht nur der Bedarf für die Kundschaft, sondern auch jener für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abgedeckt werde, müssten nicht alle Parkplätze öffentlich zugänglich sein. Die beiden Abstellplätze im Untergeschoss, zu denen man via Autolift gelange, könnten deshalb als fix an die Angestellten zugewiesen berücksichtigt werden, obwohl sie nur zugänglich seien, wenn der Parkplatz in der Einfahrt nicht besetzt sei. Dieser erschwere zwar das Hinein- und Hinausfahren von Fahrzeugen, weil immer zuerst ein dort abgestelltes Auto verschoben werden müsse, was auf den ersten Blick nicht sehr praktisch erscheine. Da sich aber stets Angestellte in unmittelbarer Nähe aufhielten und es in einer Autowerkstatt üblich sei, dass Autos mehrmals täglich umgestellt bzw. von und zu den Abstellplätzen bewegt werden müssten, sei dies problemlos möglich. Es obliege zudem nicht den Baubewilligungsbehörden zu beurteilen, welcher Ort auf einem Grundstück zum Parkieren geeignet sei, zumal hier die durch das Manövrieren zu erwartenden Immissionen nicht in einem gesundheitsschädigenden Bereich lägen und die Zugänglichkeit des Parkplatzes zu jeder Zeit gewährleistet sei. Obwohl der Standort in der Einfahrt nicht optimal sei, könne folglich auch dieser Parkplatz angerechnet werden. Dieser Argumentation halten die Beschwerdeführenden entgegen, dass der Parkplatz in der Einfahrt nicht nur die beiden Abstellplätze im Untergeschoss blockiere, sondern auch die Ein- und Ausfahrt in die Werkstatt sowie die Zu- und Wegfahrt für

den Ausstellungsraum im Obergeschoss und die Arbeitsplätze im Untergeschoss, also den ganzen Betrieb massiv behindere. Der Standort sei daher völlig ungeeignet für einen Parkplatz und werde voraussichtlich auch nie als solcher genutzt werden.

**3.3** Die Vorschriften über die Parkplatzerstellungspflicht haben polizeiliche Bedeutung; sie sollen auf den öffentlichen Strassen einen geordneten Verkehrsfluss gewährleisten und polizeiwidrige Verhältnisse verhindern. Die Parkplatzerstellungspflicht gilt allgemein und überall, nicht nur dort, wo öffentliche Parkierungsmöglichkeiten fehlen oder wo beim Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum polizeiwidrige Zustände zu befürchten wären. Die Pflichtigen haben gemäss Art. 16 Abs. 1 BauG auf dem Baugrundstück eine ausreichende Anzahl von privaten Abstellplätzen bereitzustellen, d.h. jene Anzahl, die gewährleistet, dass für alle künftigen Benutzerinnen und Benutzer sowie Besucherinnen und Besucher der Liegenschaft, soweit sie zur gleichen Zeit ihr Fahrzeug abstellen wollen, genügend privater Parkraum vorhanden ist (VGE 23296 vom 13.8.2008 E. 2.2, 23231 vom 2.7.2008 E. 2.2; Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I, 4. Aufl. 2013, Art. 16-18 N. 3, 10 und 13 mit Hinweisen). Eine als Parkplatz ausgewiesene Fläche muss tatsächlich als solcher zur Verfügung stehen (vgl. VGE 23296 vom 13.8.2008 E. 2.5). Abstellplätze können sodann auf jedem Teil des Baugrundstücks angelegt werden; Beschränkungen können sich allenfalls aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Schutzes von Ortsbild und Landschaft, der Immission und der Rücksichtnahme auf die Nachbarschaft ergeben (Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 16-18 N. 22 mit Hinweisen; Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern [Hrsg.], Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV, Dezember 2012, S. 3). Weil in der nach Art. 50 BauV berechneten Bandbreite auch Abstellplätze für Beschäftigte enthalten sind, ist mit der BVE davon auszugehen, dass nicht alle Parkplätze auch der Kundschaft zur Verfügung stehen müssen (VGE 21305 vom 14.3.2002 E. 6d; auch angefochtener Entscheid E. 2d f.).

**3.4** Die vier Abstellplätze im Aussenbereich sind alle von der Strasse her direkt erreichbar und können angerechnet werden. Die beiden Parkplätze im Untergeschoss sind über einen Autolift und damit nicht ohne Um-

stände zugänglich. Sie können aber sowohl von Angestellten wie auch als Warteplatz für zu bearbeitende oder abzuholende Fahrzeuge der Kundschaft genutzt werden und sind mit Blick darauf, dass nicht alle Parkplätze für die Kundschaft direkt zugänglich sein müssen, ebenfalls zu berücksichtigen. Der Parkplatz in der Einfahrt ist – zumindest für das Abstellen über eine längere Zeitdauer – zwar nicht gleichermassen geeignet, wie die Beschwerdeführenden zu Recht vorbringen. Wird dort ein Fahrzeug abgestellt, ist die einzige Ein- und Ausfahrt blockiert; soll ein Wagen in einen der Räume im Erd-, Ober- oder Untergeschoss gebracht oder von dort abgeholt oder z.B. von einem Arbeitsplatz in die Spritzerei oder den Waschraum verschoben werden, muss ein in der Einfahrt geparktes Fahrzeug zuerst umgestellt werden. Solche Abläufe sind zwar etwas unpraktisch und erfordern eine entsprechende Organisation im Betrieb. Derartige Manöver sind jedoch durchaus möglich, zumal es in Autogaragen üblich ist, Autos umzuparkieren. Kommt hinzu, dass Parkplätze einer Autogarage mitunter auch nur während kurzer Zeit beansprucht werden, beispielsweise wenn die Kundschaft etwas abholen oder kaufen will, oder wenn ein Fahrzeug zu verkehrs- bzw. betriebsruhigeren Zeiten wie während der Nacht oder am Wochenende abgestellt wird. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz auch die Fläche in der Einfahrt und damit alle sieben Parkplätze angerechnet hat.

**3.5** Soweit die Beschwerdegegnerin darauf hinweist, ihre Angestellten könnten bei Bedarf zusätzliche Parkplätze bei einem Carrosserie- und Spenglerbetrieb benützen, mit dem sie zusammenarbeite, gilt Folgendes: Damit Abstellplätze auf fremdem Boden angerechnet werden können, müssen sie grundbuchlich sichergestellt sein, sofern nicht die Gemeinde eine abweichende Sicherstellung geregelt hat (Art. 49 Abs. 3 BauV). Die Gemeinde hat hier von dieser Kompetenz keinen Gebrauch gemacht (vgl. auch Art. 34 Abs. 1 Baureglement der EG Köniz vom 7. März 1993). Die Beschwerdegegnerin behauptet nicht und es ist auch nicht ersichtlich, dass die erwähnten Parkplätze grundbuchlich sichergestellt wären. Es ergibt sich somit, dass die Beschwerdegegnerin für ihr Vorhaben insgesamt sieben Parkplätze ausweist.

#### 4.

**4.1** Zu prüfen bleibt, ob dieses Angebot den Mindestbedarf an Parkplätzen für den geplanten Betrieb deckt, der gemäss Vorinstanz sieben Abstellplätze umfasst. Die Beschwerdeführenden bestreiten dies und machen geltend, zusätzlich zum Normalbedarf seien Parkplätze für betriebsnotwendige Fahrzeuge auszuweisen.

**4.2** Sowohl die Beschwerdegegnerin als auch die Vorinstanz haben ihrer Bedarfsberechnung die Bruttogeschossfläche (BGF) des Neubaus zugrunde gelegt (act. 3B pag. 17; angefochtener Entscheid E. 2c). Abgesehen davon, dass dafür die Konstruktionsflächen (Mauer- und Wandquerschnitte) einzubeziehen, die Technikräume hingegen ausser Acht zu lassen wären (vgl. aArt. 93 Abs. 2 Satz 1 und Bst. c BauV [GS 1985 S. 106 ff., 135]; mit Inkrafttreten der Verordnung vom 25. Mai 2011 über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen [BMBV; BSG 721.3] per 1. August 2011 aufgehoben [Art. 35 f. BMBV]), ist laut Art. 49 Abs. 2 BauV aber nicht mehr die BGF, sondern die GF für die Parkplatzbedarfsberechnung massgebend (vorne E. 2.2). Im Unterschied zur GF nach Art. 28 Abs. 2 BMBV enthält die GF nach dieser Vorschrift lediglich Hauptnutz-, Verkehrs- und Konstruktionsflächen; zudem werden Lager, in welchen sich keine Arbeitsplätze befinden, und Verkehrsflächen für die Parkierung von Fahrzeugen nicht angerechnet. Gegenüber den Berechnungen der Beschwerdegegnerin und der Vorinstanz sind daher die Konstruktionsflächen hinzuzuzählen, das Lager im Untergeschoss, einschliesslich der dort geplanten Parkplätze, sowie die beiden Haustechnikräume (als Funktionsflächen, vgl. Art. 28 Abs. 2 Bst. e BMBV) hingegen abzuziehen. Gestützt auf die vorhandenen Unterlagen kann die massgebliche GF nur überschlagsmässig bestimmt werden und beträgt ungefähr 950 m<sup>2</sup>. Setzt man diesen Wert in die Berechnungsformel ein (vorne E. 2.2), beträgt der Mindestbedarf der Bandbreite nach Art. 50 Abs. 2 i.V.m. Art. 52 Abs. 1 Bst. a Ziff. 2 BauV nicht sieben, sondern bloss sechs Parkplätze. Er ist mit den sieben anrechenbaren Parkplätzen folglich gedeckt.

**4.3** Die Bandbreite deckt, wie dargelegt, den durchschnittlichen Parkplatzbedarf für Beschäftigte, Besucherinnen und Besucher sowie Behinderte ab, nicht hingegen für betriebsnotwendige Motorfahrzeuge wie Taxis,

Lieferwagen oder Aussendienstwagen (Art. 50 Abs. 2 und 3 Bst. a BauV, vorne E. 2.2). Die dafür benötigten Parkplätze kommen zum Bedarf nach Bandbreite hinzu. Es ist demnach zu klären, ob hier ein solcher Zusatzbedarf besteht, wie die Beschwerdeführenden geltend machen.

**4.3.1** Zunächst fragt sich, ob Fahrzeuge, welche die Kundschaft zur Wartung oder Reparatur in die Werkstatt bringt, in die Bandbreite einzubeziehen sind – wie jene, die die Kundschaft (kurz) parkiert, um etwas abzuholen oder einzukaufen –, oder ob sie unter die betriebsnotwendigen Motorfahrzeuge nach Art. 50 Abs. 3 Bst. a BauV fallen. Im Gegensatz zum früheren Recht, welches für Betriebe des Autogewerbes ausdrücklich eine gewisse Anzahl Abstellplätze für Kundenfahrzeuge vorschrieb (Art. 51 Abs. 3 Bst. b BauV in der bis zum 29. Februar 2000 gültigen Fassung [GS 1985 S. 106 ff., 122]), werden solche Betriebe im geltenden Recht für die Berechnung des Parkplatzbedarfs nicht mehr eigens erwähnt. Die BVE scheint davon ausgegangen zu sein, dass Kundenparkplätze – auch bei einem Garagenbetrieb – in der Bandbreite enthalten sind und folglich jene Fahrzeuge, an welchen gearbeitet wird, nicht als betriebsnotwendige Motorfahrzeuge nach Art. 50 Abs. 3 Bst. a BauV zusätzlicher Parkplätze bedürfen (vgl. angefochtener Entscheid E. 2). Der Wortlaut von Art. 50 Abs. 2 BauV, wonach die von der Bandbreite umfassten Motorfahrzeuge nicht abschliessend aufgezählt werden («insbesondere»), lässt diese Auslegung ohne weiteres zu. Dasselbe gilt hinsichtlich der Formulierung von Art. 50 Abs. 3 Bst. a BauV, wonach «betriebsnotwendige Motorfahrzeuge» nicht in der Bandbreite enthalten sind. Die fraglichen Kundenfahrzeuge werden zwar in der Werkstatt repariert, dienen aber nicht den betrieblichen Abläufen der Garage oder der Spenglerei. Folglich sind sie nicht vergleichbar mit den in Art. 50 Abs. 3 Bst. a BauV beispielhaft («wie») aufgezählten Motorfahrzeugen wie Taxis, Lieferwagen und Aussendienstfahrzeugen. Anders würde es sich bei betriebseigenen Fahrzeugen verhalten, welche etwa zur Pannenhilfe oder als Abschleppwagen eingesetzt werden. Über derartige Fahrzeuge verfügt die Garage indes nicht; für den betriebseigenen Hol- und Bringservice setzen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre privaten Wagen ein (vgl. act. 11; dazu auch E. 4.3.3 hiernach). Im Übrigen schreibt Art. 17 Abs. 1 Satz 2 BauG vor, dass der Regierungsrat bei der Bemessung der ausreichenden Parkfläche dafür sorgt, dass Abstellflächen nicht

über ihren Zweck hinaus dimensioniert werden. Diese (Zweck-)Bestimmung deutet darauf hin, dass der Gesetzgeber eher ein ausuferndes Erichten von Parkplätzen befürchtete als zu knapp bemessene Parkflächen. Insofern rechtfertigt sich eine eher zurückhaltende Auslegung der Bestimmung zur Parkplatzerstellungspflicht.

**4.3.2** Selbst wenn die zu reparierenden Kundenfahrzeuge einen betriebsnotwendig begründeten Parkplatzbedarf gemäss Art. 50 Abs. 3 Bst. a BauV nach sich zögen, würde dies am Ergebnis nichts ändern. Diese Bestimmung beziffert die nötige Anzahl zusätzlich zu bewilligender Parkplätze nicht. Anders als bei der Berechnung der Bandbreite nach einer vorgegebenen Formel muss die Behörde die Parkplatzzahl folglich in Würdigung der konkreten Verhältnisse im Einzelfall bestimmen. – In der geplanten Werkstatt und Spenglerei im Erdgeschoss sind insgesamt fünf Arbeitsplätze vorgesehen. Hinzu kommen sieben Abstellplätze (vorne E. 3.4 f.), von welchen jedenfalls fünf auch der Kundschaft zur Verfügung stehen. Dass die Vorinstanz angesichts der Betriebsgrösse und Organisationsart keine zusätzlichen Abstellplätze (für Kundenfahrzeuge) verlangt hat, erscheint nicht rechtsfehlerhaft. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang wie erwähnt, dass die Parkplätze für die Kundschaft in der Mehrzahl der Fälle nicht durch dieselben Fahrzeuge dauerhaft belegt sind. Vielmehr werden die Fahrzeuge nur während einer vergleichsweise kurzen Zeit abgestellt, bis sie in die Werkstatt verschoben oder vom Kunden bzw. von der Kundin abgeholt werden (vgl. vorne E. 3.4). Ein Kundenparkplatz kann daher während des Tages mehrfach benutzt werden. Es verhält sich insofern ähnlich wie bei einem Parkplatz, der für den Güterumschlag benützt wird (vgl. VGE 18035 vom 30.8.1990 E. 3, wonach nicht anzunehmen ist, dass der Güterumschlag eine bestimmte Abstellfläche dauernd beanspruche und sämtliche Kundenparkplätze ganztags zur Verfügung stehen müssen). Kommt hinzu, dass der Betrieb in der Arbeitszone AZ erstellt werden soll, die in der näheren Umgebung keine Wohnnutzung oder Schulen aufweist. Die räumliche Begrenztheit des Grundstücks durch die an nord- und südwestlicher Seite angrenzenden Strassen und die westlich daran verlaufende Bahnlinie würde das von den Beschwerdeführenden befürchtete gesetzeswidrige Parkieren praktisch verunmöglichen (vgl. Projektpläne, Vorakten EG Köniz [act.3B], Anhang).

**4.3.3** Nebst den Kundenfahrzeugen, welche zu warten bzw. zu reparieren sind, könnten die Neu-, Demonstrations- und Occasionswagen als betriebsnotwendig gelten und zusätzliche Parkplätze gemäss Art. 50 Abs. 3 Bst. a BauV erforderlich machen, jedenfalls solange diese Fahrzeuge noch nicht einer Kundin bzw. eines Kunden übergeben sind. – Abgesehen von den üblichen Wartungs- und Reparaturarbeiten in Werkstatt, Spenglerei und Spritzerei handelt die Beschwerdegegnerin gemäss eigenen Angaben mit Neu- und Occasionsfahrzeugen. Sie bietet der Kundschaft sodann einen Hol- und Bringservice an und stellt Ersatzfahrzeuge zur Verfügung (vgl. <http://www.....ch>). Auf Nachfrage hin hat die Beschwerdegegnerin mitgeteilt, die Autovermietung der G.\_\_\_\_\_ GmbH werde am neuen Standort nicht mehr betrieben, da die vorhandenen Mietfahrzeuge sehr alt und keine Neuanschaffungen geplant seien (act. 11, auch zum Folgenden). Für den Hol- und Bringservice würden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre eigenen Fahrzeuge benutzen oder – was auch schon vorgekommen sei – ein öffentliches Verkehrsmittel. Wenn eine Arbeit am gleichen Tag ausgeführt werden könne, lasse die oder der betreffende Angestellte den privaten Wagen bei der Kundschaft stehen, ansonsten führen sie zu zweit zur Kundschaft. Als Ersatzwagen stünden die drei Demonstrationsfahrzeuge zur Verfügung, die ansonsten als Ausstellfahrzeuge im Ausstellungsraum abgestellt seien. Weitere Demonstrationsfahrzeuge würden auf Anfrage auf den vereinbarten Termin in Ostermundigen abgeholt und nach der Probefahrt wieder zurückgebracht. Zum Autohandel führt die Beschwerdegegnerin schliesslich aus, sie verkaufe pro Jahr lediglich ca. 15 bis 20 Neuwagen, also monatlich einen bis zwei. Ein bestelltes Fahrzeug werde am Tag der Ankunft in Bern beim Importeur abgeholt, in der Werkstatt bereitgestellt, anschliessend im Strassenverkehrsamt geprüft und üblicherweise am nächsten Tag der Kundschaft übergeben. Über Nacht oder wenn es ausnahmsweise einmal nicht unverzüglich übergeben werden könne, werde es entweder im Ausstellungsraum oder in der Werkstatt auf einem freien Arbeitsplatz abgestellt. Wünsche die Kundschaft, ein Occasionsfahrzeug zu kaufen, werde dieses über Dritte erworben und der Kundschaft mitgeteilt, wann es geliefert werde, damit es umgehend abgeholt werden könne. Falls notwendig, werde ein solches Fahrzeug für maximal zwei Tage in der Werkstatt oder im Ausstellungsraum abgestellt. Beim Eintausch eines alten gegen ein neues Auto werde der alte Wagen umge-

hend dem beigezogenen Occasionswagen-Händler übergeben. – Folgt man den Angaben der Beschwerdegegnerin, benötigt sie demnach weder für das Tagesgeschäft der Autogarage noch für den Handel mit Neu- und Occasionswagen noch für die mit diesen Aktivitäten einhergehenden Dienstleistungen weitere Parkplätze. Im Übrigen steht im Obergeschoss ein Ausstellraum mit Platz für mindestens fünf Autos zur Verfügung. Dort können die drei Fahrzeuge abgestellt werden, die der Garage gleichzeitig als Ausstell-, Demonstrations- und Ersatzfahrzeuge dienen. Dass Occasionsfahrzeuge insbesondere während längerer Zeit parkiert werden müssen, dürfte gestützt auf die obigen Angaben eine Ausnahme darstellen, zumal auch hier die tatsächlichen Gegebenheiten das unbewilligte Parkieren stark erschweren (hiervor E. 4.3.2 a.E.). Folglich sind auch für Neu-, Demonstrations- und Occasionswagen genügend Parkplätze vorhanden.

**4.4** Gemäss Art. 54 BauV sind besondere Verhältnisse gegeben, die zum Abweichen von der Bandbreite oder vom Grundbedarf führen können, wenn das Vorhaben deutlich über- oder unterdurchschnittlich ist, beispielsweise in der Eignung des öffentlichen Verkehrs für seine Erschliessung (Bst. c). – Die streitbetroffene Bauparzelle ist mit der Buslinie 17 von Bernmobil und der Bahnlinie S 6 durch den öffentlichen Verkehr ausgezeichnet erschlossen. Ob diese ausserordentlich günstige Verkehrslage ein Abweichen von der Bandbreite (nach unten) rechtfertigen würde, oder ob ihr bereits mit der Berechnungsformel von Art. 52 BauV ausreichend Rechnung getragen wird, braucht unter diesen Umständen nicht entschieden zu werden.

**4.5** Damit ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz den Parkplatznachweis durch die Beschwerdegegnerin als erbracht beurteilt und die Baubewilligung der EG Köniz bestätigt hat.

## **5.**

Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens haben die Beschwerdeführenden die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Sie haben zudem der

Beschwerdegegnerin die Parteikosten zu ersetzen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG). Da Letztere mehrwertsteuerpflichtig ist (vgl. Unternehmens-Identifikationsnummer-Register, einsehbar unter: <<https://www.uid.admin.ch>>), ist bei der Festlegung ihres Parteikostenersatzes die Mehrwertsteuer nicht zu berücksichtigen (BVR 2015 S. 541 E. 8.2, 2014 S. 484 E. 6). Die Beschwerdeführenden haften für die ihnen auferlegten Kosten solidarisch (Art. 106 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 den Beschwerdeführenden auferlegt.
3. Die Beschwerdeführenden haben der Beschwerdegegnerin für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die Parteikosten, bestimmt auf Fr. 1'924.-- (inkl. Auslagen), zu ersetzen.
4. Zu eröffnen:
  - den Beschwerdeführenden
  - der Beschwerdegegnerin
  - der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
  - der Einwohnergemeinde Köniz

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.