

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 30. März 2020

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident  
a.o. Verwaltungsrichterin Baerfuss Klossner,  
Verwaltungsrichterin Steinmann  
Gerichtsschreiber Tschumi

1. **A.** \_\_\_\_\_ **AG**
  2. **B.** \_\_\_\_\_
  3. **C.** \_\_\_\_\_
  4. **D.** \_\_\_\_\_
- alle vertreten durch Fürsprecher ...  
Beschwerdeführerinnen

gegen

**E.** \_\_\_\_\_  
vertreten durch Rechtsanwalt ...  
Beschwerdegegner

und

**Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern**  
Reiterstrasse 11, 3011 Bern



sowie

### **Einwohnergemeinde Saanen**

Baubewilligungsbehörde, Schönriedstrasse 8, 3792 Saanen

betreffend Baubewilligung für die Umnutzung als Post-Zustellstelle (Entscheidung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern vom 26. März 2019, RA Nr. 110/2018/64)

### **Sachverhalt:**

#### **A.**

E.\_\_\_\_\_ ist Eigentümer der Parzelle Saanen Gbbl. Nr. 1\_\_\_\_\_, die in der Wohn- und Gewerbezone WG3 liegt und der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III zugeordnet ist. Am 17. März 2016 stellte er ein Baugesuch für die Umnutzung der ehemaligen Schreinerei im Erdgeschoss des bestehenden Wohn- und Gewerbebaues in eine Post-Zustellstelle, für den Anbau eines Autounterstands und für den Einbau von Garagentoren in der Nordfassade. Gegen das Projekt gingen mehrere Einsprachen ein. Am 22. September 2016 erteilte die Einwohnergemeinde (EG) Saanen die Baubewilligung und wies die Einsprachen ab. Dagegen erhoben unter anderen die A.\_\_\_\_\_ AG, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_ und D.\_\_\_\_\_ Beschwerde, welche die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE; heute: Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern [BVD]) am 10. Februar 2017 guthiess. Sie hob den Gesamtentscheid vom 22. September 2016 auf und wies die Sache zur genaueren Abklärung der voraussichtlichen Lärmimmissionen an die Gemeinde zurück (RA Nr. 110/2016/152). Die EG Saanen holte in der Folge ein Betriebskonzept und eine Lärmprognose ein. Dazu liess sie beim Amt für Berner Wirtschaft (beco; heute: Amt für Wirtschaft des Kantons Bern [AWI]) einen Fachbericht Immissionsschutz erstellen. Gestützt auf diese Unterlagen bewilligte

die EG Saanen das Bauvorhaben mit Gesamtentscheid vom 20. März 2018 erneut.

## **B.**

Gegen diesen Entscheid erhoben die A.\_\_\_\_\_ AG, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_ und D.\_\_\_\_\_ am 20. April 2018 gemeinsam Beschwerde bei der BVE. Diese holte beim beco einen ergänzenden Bericht ein (Zusatzbericht vom 23.7.2018). Am 17. September 2018 reichte E.\_\_\_\_\_ eine Projektänderung ein und im Anschluss daran ein revidiertes Betriebskonzept und eine neue Lärmprognose. Die BVE holte beim Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) einen Fachbericht zu Fragen der Erschliessung (Bericht TBA vom 5.11.2018) und beim beco einen weiteren Bericht zum Immissionsschutz ein (Zusatzbericht vom 17.12.2018). Am 14. Dezember 2018 reichte E.\_\_\_\_\_ revidierte Pläne ein. Mit Entscheid vom 26. März 2019 bewilligte die BVE die Projektänderung vom 17. September bzw. 14. Dezember 2018, ergänzte den Gesamtentscheid der EG Saanen vom 20. März 2018 mit einer zusätzlichen Auflage zum Lärm-schutz und bestätigte den Entscheid im Übrigen. Die Beschwerde wies die BVE ab, soweit sie darauf eintrat.

## **C.**

Dagegen haben die A.\_\_\_\_\_ AG, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_ und D.\_\_\_\_\_ am 25. April 2019 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragen, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben und die Bewilligung für das umstrittene Bauvorhaben sei zu verweigern.

E.\_\_\_\_\_, die BVE und die EG Saanen beantragen mit Beschwerde-antwort vom 28. Mai 2019, Vernehmlassung vom 23. Mai 2019 bzw. Stellungnahme vom 29. Mai 2019 die Abweisung der Beschwerde. Die A.\_\_\_\_\_ AG, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_ und D.\_\_\_\_\_ haben am 4. Juli 2019 eine Replik eingereicht. Zu dieser hat sich E.\_\_\_\_\_ mit Duplik vom 26. Juli 2019 geäußert.

## **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. Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist befugt, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (Art. 79 Abs. 1 VRPG, vgl. auch Art. 40 Abs. 5 i.V.m. Abs. 2 und Art. 35 Abs. 2 Bst. a des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 [BauG; BSG 721.0]). Die Beschwerdeführerinnen haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und sind somit formell beschwert. Die Beschwerdeführerinnen 1, 2 und 4 sind Eigentümerinnen von Grundstücken, die direkt an die Bauparzelle angrenzen. Als Nachbarinnen sind sie auch materiell beschwert und deshalb zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt. Ob die Beschwerdeführerin 3 als Eigentümerin zweier rund 85 m entfernter Grundstücke ebenso materiell beschwert ist, kann offenbleiben, da die Beschwerdeführerinnen gemeinsam auftreten und jedenfalls die anderen legitimiert sind (BVR 2007 S. 321 [VGE 22419 vom 10.7.2006] nicht publ. E. 1.7; VGE 2018/8 vom 26.3.2019 E. 1.2, bestätigt mit BGer 1C\_276/2019 vom 6.1.2020). Mit dieser Einschränkung ist auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde einzutreten.

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

### **2.**

**2.1** Das umstrittene Bauvorhaben umfasst die Umnutzung einer ehemaligen Schreinerei in eine Zustellstelle für Brief- und Paketsendungen einschliesslich der dafür notwendigen baulichen Massnahmen (vorne Bst. A). Die Post CH AG (nachfolgend: Post) beabsichtigt, vom neuen Standort aus

die gesamte Region Saanenland zu bedienen; die drei bestehenden Zustellstellen in Gstaad, Saanen und Schönried sollen aufgehoben werden. Gemäss dem Betriebskonzept der Post vom 27. September 2018 und der Lärmprognose der F. \_\_\_\_\_ AG vom 5. Oktober 2018 (Beilagen zum Schreiben des Beschwerdegegners vom 10.10.2018, Vorakten BVE nach pag. 100) ist im Wesentlichen folgender Betriebsablauf geplant: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter treffen von Montag bis Samstag am frühen Morgen zwischen 5.30 und 6.00 Uhr an der Zustellstelle ein und nehmen ihre Arbeit um 5.30 Uhr (verantwortliche Person) bzw. um 6.00 Uhr (übrige Mitarbeitende) auf. Zwischen ca. 5.45 und 7.00 Uhr liefern täglich vier bis sechs Lastwagen die Briefpostsendungen und Pakete an. Im Betriebsgebäude werden die insgesamt rund 30 angelieferten Sammelbehälter und Rollboxen ausgeladen und das Leergut in die Lastwagen eingeladen; ein Tor steht dabei offen und die Fahrerkabine des Lastwagens befindet sich teilweise ausserhalb des Gebäudes. Zwischen 6.00 und 7.30 Uhr werden die angelieferten Sendungen nach Zustellungsart (A-Post/B-Post), Botenbezirken und Laufrouen sortiert und danach im Betriebsgebäude (Dreiradfahrzeuge) bzw. auf dem Vorplatz (Vierradfahrzeuge) in die Zustellfahrzeuge verladen. Die Zustellgänge beginnen um 7.30 Uhr und enden zwischen 11.30 und 13.00 Uhr. Am Nachmittag ist ein Teil der Belegschaft bis ca. 15.30 Uhr mit Nacharbeiten und Vorarbeiten für den Folgetag beschäftigt (Betriebskonzept Ziff. 4 S. 4 ff.).

**2.2** Umstritten ist vor Verwaltungsgericht noch, ob das Bauvorhaben die umweltrechtlichen Lärmschutzvorschriften einhält (E. 3 f. hiernach), ob eine genügende Zufahrt besteht (hinten E. 5) und ob eine ausreichende Anzahl Parkplätze vorhanden ist (hinten E. 6).

### **3.**

**3.1** Die geplante Zustellstelle gilt, da der Zweck der Gewerbebaute vollständig geändert wird, als neue ortsfeste Anlage im Sinn von Art. 7 Abs. 7 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) i.V.m. Art. 2 Abs. 1 und 2 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41). Gemäss

Art. 7 Abs. 1 LSV müssen die Lärmemissionen solcher Anlagen nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Bst. a) und dass die von der Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten (Bst. b; vgl. auch Art. 11 Abs. 1 und 2 sowie Art. 25 Abs. 1 USG). Die Aussenlärmimmissionen sind zu ermitteln (Art. 36 ff. LSV) und anhand der Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm zu beurteilen (Art. 40 Abs. 1 i.V.m. Anhang 6 Ziff. 1 Abs. 1 LSV). Diese Grenzwerte gelten namentlich für den Lärm des Güterumschlags (Anhang 6 Ziff. 1 Abs. 1 Bst. b LSV) sowie des Verkehrs auf dem Betriebsareal (Bst. c) und erfassen damit sämtliche hier interessierenden Lärmimmissionen. In der ES II gilt ein Planungswert von 55 dB(A) am Tag (7 bis 19 Uhr) bzw. 45 dB(A) in der Nacht (19 bis 7 Uhr) und in der ES III ein solcher von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht (Anhang 6 Ziff. 2 und 31 LSV).

**3.2** Entgegen der Behauptung der Beschwerdeführerinnen liegt nicht «das gesamte umliegende Gebiet in der ES II» (Beschwerde Rz. 41 S. 14): Gemäss dem kommunalen Zonenplan und Art. 8 Abs. 2 des Baureglements der Einwohnergemeinde Saanen vom 11.3.2011 (aBauR) trifft dies für die Parzellen der Beschwerdeführerinnen 2 und 4 in der Wohnzone W3a zu (das neue Baureglement vom 14.9.2018 ist nach Art. 36 BauG hier nicht anwendbar). Hingegen liegt namentlich die Parzelle der Beschwerdeführerin 1 wie die Bauparzelle in der Wohn- und Gewerbezone und jene der Beschwerdeführerin 3 in der Landwirtschaftszone, wo die ES III gilt (Zonenplan Nr. 3 der EG Saanen vom 11.3.2011, einsehbar unter: <[www.saanen.ch](http://www.saanen.ch)>, Rubriken «Verwaltung», «Publikationen»); Art. 11 Abs. 2 und Art. 22 Abs. 5 aBauR). Anders als die Beschwerdeführerinnen meinen (vgl. Beschwerde Rz. 54, 56 ff. und 64 S. 17 ff.), besteht auch kein Raum für eine direkt auf Art. 15, 19 und 23 USG gestützte Beurteilung der Störwirkung des Lärms im Einzelfall. Eine solche findet nur statt, wenn Grenzwerte fehlen (Art. 40 Abs. 3 LSV) oder wenn diese nicht gesetzeskonform sind (Zäch/Wolf, in Kommentar USG, 2000, Art. 15 N. 45). Hier sind die Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm massgebend (E. 3.1 hiavor). Wie schon die Vorinstanz zutreffend erkannt hat (angefochtener Entscheid E. 7k a.E.), ist deshalb die von den Beschwerdeführerinnen

zitierte Rechtsprechung zum Alltagslärm (Gartenwirtschaft [BGer 1A.139/2002 vom 5.3.2003], Tea-Room-Terrasse [BGE 123 II 325], Kirchenglocken [BGE 126 II 366], Diskothek für Technomusik [VGer ZH VB.99.00020 30.3.1999, in URP 1999 S. 436 ff.]) nicht einschlägig, gemäss der auch kommunale Lärmschutzordnungen beigezogen werden können. Es bestehen im Weiteren keine Anhaltspunkte dafür, dass die Grenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen bzw. dass mit den Pegelkorrekturen K1, K2 und K3 und der Berücksichtigung unterschiedlicher Lärmphasen den Eigenheiten des Lärms (z.B. Lärmspitzen) nicht genügend Rechnung getragen werden könnte. Gegenteiliges kann auch nicht aus BGE 138 II 331 hergeleitet werden. In diesem Urteil war ausschlaggebend, dass der umstrittene mobile Brecher für Bauschutt eine deutlich stärkere Lärmbelastung als die anderen auf dem Recyclingplatz betriebenen Maschinen erzeugte, im Unterschied zu diesen aber nur während rund 36 Tagen pro Jahr in Betrieb stand. Das Bundesgericht befand, es sei unter diesen Umständen zulässig, auf die durchschnittliche Lärmbelastung während der effektiven Betriebszeit des mobilen Brechers abzustellen und nicht auf einen jahresdurchschnittlichen Mittelungspegel; ansonsten würde der Brecher als Teil einer Gesamtanlage weniger streng beurteilt als für sich alleine betrachtet (BGE 138 II 331 E. 4.4 f.; vgl. auch Vollzugshilfe des Bundesamts für Umwelt [BAFU] «Ermittlung und Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm», 2016, Ziff. 3.3.3 S. 21, einsehbar unter: <[www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch)>, Rubriken «Themen/Lärm/Vollzugshilfen»). Eine solche Konstellation liegt hier nicht vor: Die lärmintensiven Phasen am frühen Morgen treten wie die anderen aus dem Betrieb der Zustellstelle zu erwartenden Lärmimmissionen praktisch täglich auf.

**3.3** Die Vorinstanz hat zur Beurteilung der Lärmsituation namentlich auf die Lärmprognose der F.\_\_\_\_\_ AG vom 5. Oktober 2018 abgestellt, die nach der Projektänderung vor der Vorinstanz im Auftrag des Beschwerdegegners erstellt wurde und die ursprüngliche Lärmprognose vom 23. Mai 2017 ersetzte. An diesem Vorgehen ist entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerinnen (Beschwerde Rz. 9 S. 6) nichts auszusetzen: Die Behörde ist nicht verpflichtet, die erforderlichen Untersuchungen selber durchzuführen oder in Auftrag zu geben; vielmehr kann sie von der Bau-

herrschaft eine Lärmprognose verlangen (Art. 25 Abs. 1 letzter Teilsatz USG; VGE 22986 vom 13.2.2008, in URP 2008 S. 604 teilw. publ. E. 4.2; Robert Wolf, in Kommentar USG, 2000, Art. 25 N. 97). Das beco hat als zuständige Lärmschutzfachstelle des Kantons (Art. 3 Abs. 2 Bst. c der Kantonalen Lärmschutzverordnung vom 14. Oktober 2009 [KLSV; BSG 824.761]) die Lärmprognose geprüft und festgehalten, dass sie vollständig, plausibel und korrekt sei (vgl. Zusatzbericht vom 17. Dezember 2018, Vorakten BVE pag. 119 f.; vgl. auch Fachbericht vom 15. Juni 2017, act. 3C2, sowie Zusatzbericht vom 23. Juli 2018, Vorakten BVE pag. 74 f.). Darauf durfte die Vorinstanz abstellen.

**3.4** Die F.\_\_\_\_\_ AG hat fünf lärmempfindliche Räume in den Gebäuden Farbstrasse Nrn. ... und ..., die den Beschwerdeführerinnen 4 bzw. 1 gehören, jeweils im Erd- und Obergeschoss sowie im umzunutzenden Gebäude Nr. ... im Obergeschoss bestimmt (vgl. Lärmprognose Ziff. 3.1 S. 3). Selbst im von den Beschwerdeführerinnen eingereichten «Prüfbericht» der ... AG vom 25. April 2019 wird anerkannt, dass mit diesen Immissionspunkten «soweit beurteilbar [...] die exponiertesten lärmempfindlichen Liegenschaften berücksichtigt worden» sind (Beschwerdebeilage 3 S. 1, act. 1C; nachfolgend: Prüfbericht). Die Lärmprognose bezeichnet die lärmrelevanten Tätigkeiten (An- und Wegfahrt mit Motorfahrzeugen [Privatautos, Postzustellfahrzeuge und Lastwagen], Nutzung der Parkplätze auf dem Betriebsareal, Rangierarbeiten sowie Ent- und Beladen der Lastwagen, Beladen der Zustellfahrzeuge) und ordnet sie zeitlich ein (Ziff. 4.1 f. S. 5 f.): «Anfahrt Mitarbeitende» (5.30 bis 6.00 Uhr; 18 Privatautos und 15 Zustellfahrzeuge), «Abfahrt Mitarbeitende» (11.30 bis 15.30 Uhr; 18 Privatautos und 15 Zustellfahrzeuge), «An- und Ablieferung» (5.45 bis 7.00 Uhr), «Rangierarbeiten LKW» (5.45 bis 7.00 Uhr), «Zufuhr der Sendungen» (5.45 bis 7.00 Uhr), «Abtransport Leergut» (5.45 bis 7.00 Uhr), «Beladen der Zustellfahrzeuge auf Vorplatz» (ab 7.00 Uhr), «Abfahrt Zustellung» (ab 7.30 Uhr), «Rückfahrt Zustellung» (11.30 bis 15.30 Uhr), «Parkplatz Mitarbeitende und Zustellfahrzeuge» (ab 5.30 Uhr). Gestützt darauf wurden die Teilbeurteilungspegel Lr<sub>i</sub> der einzelnen Lärmphasen an den verschiedenen Immissionspunkten ermittelt (Anh. 6 Ziff. 31 Abs. 2 LSV). Hierbei stützten sich die Autoren der Lärmprognose auf mathematische Berechnungsmodelle sowie

Referenzmessungen beim bestehenden Zustellstandort in Gstaad (vgl. Beilagen Nrn. 5-7 zur Lärmprognose). Die (energetische) Addition der Teilbeurteilungspegel nach Anh. 6 Ziff. 31 Abs. 1 LSV ergab, dass die Planungswerte am Tag an allen fünf Immissionspunkten sowie in der Nacht in der Wohnung im Gebäude Nr. ... um mehr als 10 dB(A) unterschritten werden. In den Wohnungen im Gebäude Nr. ... liegen die ermittelten Immissionen in der Nacht 4 dB(A) und in der Wohnung auf der Bauparzelle 1 dB(A) unterhalb des Planungswerts (Lärmprognose Ziff. 5.2 S. 7).

#### **4.**

**4.1** Die Beschwerdeführerinnen rügen, die Lärmprognose leide in verschiedener Hinsicht an erheblichen Mängeln und lasse wesentliche Grundlagen ausser Acht. Es sei deshalb anzunehmen (Beschwerde Rz. 53 S. 17) bzw. es bestehe das erhebliche Risiko (Replik Rz. 8 S.4), dass die Belastungsgrenzwerte gerade nicht eingehalten würden. – Praxisgemäss auferlegt sich das Verwaltungsgericht bei der Überprüfung von Aspekten, die eine kantonale Fachbehörde aufgrund ihres Fachwissens besser beurteilen kann, eine gewisse Zurückhaltung. Es bedarf triftiger Gründe, um davon abzuweichen (BVR 2014 S. 508 E. 5.3.2, 2013 S. 5 E. 5.6, 2010 S. 411 E. 1.5 mit Hinweisen; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 19 N. 8, 16). Dies gilt auch für die hier umstrittene Lärmprognose, zumal sie von der zuständigen Lärmschutzfachstelle des Kantons für vollständig, plausibel und korrekt befunden worden ist (vgl. vorne E. 3.3).

**4.2** Unter Berufung auf den Prüfbericht beanstanden die Beschwerdeführerinnen, dass die Teilbeurteilungspegel für die An- und Wegfahrten mit Hilfe des Berechnungsmodells «StL-86+» ermittelt worden sind. Dieses sei für Geschwindigkeiten unter 30 km/h ungeeignet, weshalb das Modell «SonRoad» hätte verwendet werden müssen. Zudem sei nicht klar, welcher Anteil an lärmigen Fahrzeugen und welche gefahrenen Geschwindigkeiten angenommen worden seien (Beschwerde Rz. 23 S. 9 f.). Dieser Kritik halten die Autoren der Lärmprognose entgegen, sie hätten für ihre Berechnungen das Verkehrsaufkommen gemäss Betriebskonzept be-

rücksichtigt und eine Geschwindigkeit von 15 km/h angenommen. Beim Modell «StL-86+» handle es sich um eine konservative Berechnungsmethode und der aktuell in Erarbeitung stehende Berechnungsansatz «sonROAD18» prognostiziere bei Geschwindigkeiten unter 40 km/h geringere Emissionen als das Modell «StL-86+». Die Emissionen «Fahrten Mitarbeitende, Lastwagen und Zustellfahrzeuge» seien beim Immissionspunkt Farbstrasse ... (1. OG) pegelbestimmend. Dort würde beim Einsatz von «sonROAD18» der Grenzwert besser eingehalten; bei den anderen Immissionspunkten spielten diese Emissionen eine untergeordnete Rolle (Stellungnahme vom 17.5.2019 S. 2, act. 4A). – Tatsächlich gilt das Modell «StL-86+» in vielerlei Hinsicht als nicht mehr aktuell und für Geschwindigkeiten unter 50 km/h grundsätzlich als ungeeignet. Gemäss Auskunft des BAFU in einem Verfahren vor dem Bundesgericht führt es zu einer klaren Unterschätzung des Pegelminderungspotenzials bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h. Dies sei insbesondere darauf zurückzuführen, dass das Modell «StL-86+» auf Untersuchungen aus den 70er- und 80er-Jahren beruhe und sich die relative Bedeutung des Antriebs- bzw. Rollgeräuschs eines Fahrzeugs zwischenzeitlich in Folge von Lärmbekämpfungsmassnahmen am Motor und an der Auspuffanlage stark in Richtung Rollgeräusch hin verschoben habe (BGer 1C\_589/2014 vom 3.2.2016 E. 5.1). Da die Antriebsgeräusche bei tiefen Geschwindigkeiten gegenüber den Rollgeräuschen dominieren (Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung [EKLB], Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, Grundlagenpapier zu Recht - Akustik - Wirkung, 2015, Ziff. 4.2 S. 15), ist folglich mit dem Beschwerdegegner und den Autoren der Lärmprognose davon auszugehen, dass das Berechnungsmodell «sonROAD18» geringere Emissionen ausweisen würde. Das beco hat die Berechnungen gestützt auf das Modell «StL-86+» in seinen Fachberichten im Übrigen nicht beanstandet (vgl. insbesondere Bericht vom 23. Juli 2018, Vorakten BVE pag. 74 f.). Bei dieser Ausgangslage besteht für das Verwaltungsgericht kein Anlass, davon auszugehen, dass die Lärmimmissionen aus den An- und Wegfahrten unterschätzt wurden.

**4.3** Ebenfalls mit Hinweis auf den Prüfbericht rügen die Beschwerdeführerinnen, die Teilbeurteilungspegel für die Rangierarbeiten seien in verschiedener Hinsicht fehlerhaft bzw. zu ungenau ermittelt worden. Konkret

bemängeln sie, die Referenzmessungen beim bestehenden Zustellstandort in Gstaad seien mit einer Messungenauigkeit von +/- 2dB(A) behaftet, es sei zu Unrecht unberücksichtigt geblieben, dass der Vorplatz beim geplanten Zustellstandort im Unterschied zum Messstandort «äusserst steil» sei, und es sei nicht klar, welcher Lastwagentyp schlussendlich eingesetzt werde (Beschwerde Rz. 22 ff. S. 9 f.). Diesen Vorbringen halten die Autoren der Lärmprognose entgegen, die Lärmemissionen seien mit einer für derartige Gutachten üblichen Genauigkeit ermittelt worden. Für Rangierbewegungen von Lastwagen sei gemäss dem technischen Bericht des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie erst ab einer Steigung von 7 % mit erhöhten Emissionen zu rechnen (Bericht einsehbar unter: <[www.hlnug.de](http://www.hlnug.de)>, Rubriken «Publikationen»). Diese Steigung werde gemäss ihrer Abschätzung auf den Rangierwegen nicht erreicht (Stellungnahme vom 17.5.2019 S. 2, act. 4A; Stellungnahme vom 22.7.2019 S. 2, act. 13A). Der Beschwerdegegner führt zudem aus, die Post setze in Saanen die im Betriebskonzept erwähnten Lastwagen ein. Selbst wenn nicht diese, sondern ähnliche Fahrzeugtypen eingesetzt würden, wäre nicht mit einer höheren Lärmbelastung zu rechnen (Beschwerdeantwort Rz. 12 S. 5). – Ob die massgebenden Belastungsgrenzwerte eingehalten sind, entscheidet sich nach den ermittelten Beurteilungspegeln Lr. Entsprechen diese den Grenzwerten oder liegen sie darunter, sind die Grenzwerte eingehalten; die Messunsicherheit ist kein Messfehler, der eine Berichtigung des Messergebnisses erfordern würde (BGE 126 II 480 E. 6c; BGer 1C\_132/2007 vom 30.1.2008 E. 4.6). Aus den Plänen ergibt sich, dass die Zufahrt entlang der Ostfassade zum Vorplatz ansteigt (vgl. Pläne «Südfassade» und «Nordfassade», Vorakten BVE nach pag. 118). Das trifft auf den Vorplatz, wo die Rangierbewegungen stattfinden, hingegen kaum zu; ein allfälliges geringes Gefälle erreicht jedenfalls nicht 7 %, weshalb es unberücksichtigt bleiben durfte. Die Schalldruckpegel an den Immissionspunkten wurden im Übrigen auf der Grundlage eines geometrischen Geländemodells berechnet und die Topografie des Geländes insofern berücksichtigt (Lärmprognose Ziff. 5.1). Schliesslich trifft zwar zu, dass in der «Übersicht möglicher LKW für den Postsachentransport (weitere Lastwagentypen)» in Anhang 1 des Betriebskonzepts nicht klar festgelegt wird, welche Lastwagen tatsächlich zum Einsatz kommen werden. Die Lärmprognose stützt sich aber auf das Betriebskonzept als Ganzes, weshalb

nicht der Einsatz eines bestimmten Fahrzeugtyps massgebend sein kann. Dazu kommt, dass ein wesentlicher Teil der gemessenen Rangiergeräusche (Türe schlagen, Anhänger abkoppeln) ohnehin nicht vom eingesetzten Lastwagentyp abhängen dürfte und dass die Rangiergeräusche nur bei den Immissionspunkten im Gebäude Nr. ... die dominante Lärmphase für den massgeblichen Gesamtbeurteilungspegel darstellen (Lärmprognose Beilage Nr. 4). Bei diesen Punkten liegt der ermittelte Beurteilungspegel 4 dB(A) unter dem für die Nacht geltenden Planungswert. Insofern besteht eine «Reserve» und kein Anlass zur Annahme, dass die Planungswerte wegen unzulänglich prognostizierter Rangiergeräusche nicht eingehalten werden könnten.

**4.4** Weiter bemängeln die Beschwerdeführerinnen die ermittelten Teilbeurteilungspegel für das Ent- und Beladen der Lastwagen. Soweit sie behaupten, nur das Entladen, nicht aber das Beladen der Lastwagen erfolge im Gebäudeinnern (Replik Rz. 16 S. 6), setzen sie sich offensichtlich in Widerspruch zur Aktenlage. Ein wesentlicher Aspekt der Projektänderung vom 17. September 2018 bestand gerade darin, dass die Lastwagen nicht wie ursprünglich vorgesehen auf dem Vorplatz, sondern im Gebäudeinneren ent- und beladen werden (Vorakten BVE pag. 86 f.; Betriebskonzept Ziff. 4.1; vorne Bst. B). Soweit die Beschwerdeführerinnen überdies vorbringen, das Verlegen des Warenumschlags ins Gebäudeinnere nütze nichts, da die Tore über die gesamte Fassadenbreite geöffnet blieben, ergibt sich Folgendes: Gemäss Betriebskonzept vom 27. September 2018 werden die Lastwagen für das Ent- und Beladen rückwärts ins Betriebsgebäude einparkiert; dabei ragt die Fahrerkabine aus dem Gebäude heraus, sodass das Garagentor offen bleiben muss (Ziff. 4.1). Zwar enthält die Baubewilligung keine ausdrückliche Auflage, wonach die übrigen Tore während des Warenumschlags geschlossen sein müssen. Die Lärmprognose vom 5. Oktober 2018 wurde jedoch unter der Annahme erstellt, dass während des Warenumschlags im Gebäude nur ein Tor geöffnet ist (Ziff. 4.2 und 6.1). Hierauf wird der Beschwerdegegner bzw. die Post zu behaften sein, nachdem die Vorinstanz Betriebskonzept und Lärmprognose als für die Baubewilligung massgebend erklärt hat (vgl. angefochtener Entscheid Dispositiv-Ziffer 1). Weshalb das aufgrund der erforderlichen Rangiermanöver nicht möglich sein sollte, wie die Beschwerdeführerinnen

meinen (Replik Rz. 20 f. S. 7), ist nicht ersichtlich. Steht nach dem Gesagten fest, dass der Warenumschlag gemäss Bewilligung im Gebäude zu erfolgen hat anstatt auf dem Vorplatz, leuchtet ohne weiteres ein, dass sich die Aussenlärmimmissionen verringern; dies nicht zuletzt deshalb, weil der Beschwerdegegner zusätzlich verpflichtet wurde, die Gebäudehülle einschliesslich der (geschlossenen) Tore lärmtechnisch zu isolieren (Lärmprognose Ziff. 6.1.). Soweit die Beschwerdeführerinnen einwenden, dass «auf allen Seiten des Lastwagens viel Leerraum» verbleibe und der aus der Halle austretende Schall reflektiert werde (Replik Rz. 22 S. 7), wurden auch diese Gegebenheiten berücksichtigt (Lärmprognose Beilage 3; Stellungnahme der Autoren der Lärmprognose vom 22.7.2019 S. 2, act. 13A).

**4.5** Die Beschwerdeführerinnen rügen ferner, die «Situation an der Farbstrasse ...» sei zu Unrecht nicht beurteilt worden (Beschwerde Rz. 44 S. 15). – Das Gebäude an der Farbstrasse ... liegt an der Zufahrtsstrasse zum geplanten Zustellstandort, ist von diesem aber deutlich weiter entfernt als die in der Lärmprognose untersuchten Immissionspunkte. Gemäss Art. 9 LSV darf der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden (Bst. a) oder durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (Bst. b). Sanierungsbedürftig ist eine Verkehrsanlage, wenn die IGW bereits überschritten sind (vgl. Art. 13 Abs. 2 Bst. b LSV; zum Ganzen Christoph Jäger, in Griffel et al. [Hrsg.], Fachhandbuch Öffentliches Baurecht, 2016, Rz. 4.268). Im Fall der Farbstrasse und – insbesondere beim Gebäude Nr. ... – gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die IGW überschritten sind: Der Strassenlärmkataster des BAFU weist im Bereich der Farbstrasse weder am Tag noch in der Nacht eine Überschreitung der IGW aus (einsehbar unter: <[www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)>, Karten «Strassenverkehrslärm Tag» und «Strassenverkehrslärm Nacht»). Das TBA geht in seinem Bericht vom 5. November 2018 zudem davon aus, dass das Verkehrsaufkommen auf der Farbstrasse mit gut 300 Fahrten pro Tag relativ gering sei (Ziff. 3.1, Vorakten BVE pag. 110 ff.). Auch die aufgrund des Bauvorhabens zu erwartende Mehrbelastung sei relativ gering. Insgesamt sei in der Spitzenstunde mit einer Gesamtbelastung von höchstens 40 bis 60 Fahrten zu

rechnen (Ziff. 3.2). Bei dieser Ausgangslage besteht kein Grund zur Annahme, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte beim Gebäude Nr. ... überschritten sind oder ihre Überschreitung zu erwarten ist. Die Ermittlung der Aussenlärmimmissionen beim Gebäude Farbstrasse ... war somit nicht notwendig (Art. 36 Abs. 1 LSV im Umkehrschluss; vgl. vorne E. 3.4).

**4.6** Insgesamt vermag die Kritik der Beschwerdeführerinnen keine begründeten Zweifel an der Aussagekraft der Lärmprognose zu wecken. Weitere Beweismassnahmen, namentlich die beantragte «Hörprobe», versprechen keine entscheidrelevante neuen Erkenntnisse; die entsprechenden Anträge werden abgewiesen (zur antizipierten Beweiswürdigung statt vieler BVR 2017 S. 255 E. 5.1; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 18 N. 9). Somit ist der Schluss der Vorinstanz, die massgeblichen Belastungsgrenzwerte würden voraussichtlich eingehalten (angefochtener Entscheid E. 7g-i) und dem Vorsorgeprinzip werde Rechnung getragen (angefochtener Entscheid E. 7j und 7k), nicht zu beanstanden. Freilich müssen die Lärmgrenzwerte auch während der Betriebsdauer eingehalten werden (BGer 1C\_63/2019 vom 29.1.2020 E. 5.2). Das Risiko einer Fehlprognose trägt insofern die Bauherrschaft, als auch nachträglich, d.h. nach Inbetriebnahme der Anlage, noch zusätzliche Auflagen verfügt werden können, wenn sich die bisher getroffenen Massnahmen als ungenügend erweisen (Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I, 5. Aufl. 2020, Art. 38-39 N. 15a Bst. f mit Hinweisen). Dafür bestehen nach dem Gesagten aber keine Anhaltspunkte. Die erteilte Baubewilligung ist damit mit den Lärmschutzvorschriften vereinbar.

## **5.**

**5.1** Bauvorhaben dürfen nur bewilligt werden, wenn sichergestellt ist, dass das Baugrundstück spätestens zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Baus oder der Anlage genügend erschlossen sein wird (Art. 7 Abs. 1 BauG, Art. 22 Abs. 2 Bst. b des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700]). Gemäss Art. 7 Abs. 2 Bst. a BauG setzt eine genügende Erschliessung voraus, dass die

Zufahrtsstrasse hinreichend nahe an Bauten und Anlagen heranführt und diese für Feuerwehr und Sanität gut erreichbar sind. Nach Art. 7 Abs. 3 BauG müssen die Erschliessungsanlagen zudem den Beanspruchungen gewachsen sein, die sich aus der Nutzung des Baugrundstücks und der weiteren Grundstücke ergeben können, denen sie nach der Planung zu dienen bestimmt sind. Gemäss Art. 8 Abs. 2 BauG i.V.m. Art. 5 der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) genügen bestehende Strassen, die den Anforderungen an eine Neuerschliessung nicht entsprechen, für Bauvorhaben in einem weitgehend überbauten Gebiet oder ausserhalb der Bauzone, wenn die insgesamt zu erwartende Mehrbelastung verhältnismässig gering ist und Verkehrssicherheit und Brandbekämpfung gewährleistet sind (Bst. a); für Umbauten, Erweiterungen und Zweckänderungen genügen bestehende Strassen, wenn keine wesentliche Mehrbelastung erfolgt (Bst. b).

**5.2** Die Vorinstanz hat geprüft, ob die strengere Voraussetzung von Art. 5 Bst. a BauV erfüllt sind (angefochtener Entscheid E. 8d ff.). Das umstrittene Bauvorhaben stellt zwar in umweltrechtlicher Hinsicht eine Neuanlage dar (vorne E. 3.1), es besteht aber im Wesentlichen aus einem Umbau mit Zweckänderung (vorne Bst. A; vgl. auch Baugesuch, unpag. Vorakten Gemeinde). Gemäss Art. 5 Bst. b BauV genügt somit die bestehende Erschliessung, wenn keine wesentliche Mehrbelastung erfolgt, d.h. wenn das Bauvorhaben weder deutlichen Mehrverkehr verursacht noch auf unzulässige Weise Polizeigüter (z.B. die Verkehrssicherheit) beeinträchtigt (VGE 2013/371 vom 4.3.2014 E. 5.1; VGE 17963 vom 11.6.1990 E. 4b).

**5.3** Die Vorinstanz hat sich für die Abschätzung der voraussichtlichen Mehrbelastung auf den Bericht des TBA vom 5. November 2018 gestützt (Vorakten BVE pag. 110 ff.; vorne Bst. B). Danach erschliesst die Farbstrasse knapp 50 Gebäude (Hauptgebäude, grössere Ställe, Garagen) in den Gebieten «Farb», «Doreweidli», «Schwaberied», «Halteli» und «Baslere». Das TBA geht aufgrund der Bebauung im Erschliessungsgebiet davon aus, dass das gegenwärtige Verkehrsaufkommen auf der Farbstrasse zwischen 300 und 400 Fahrten pro Tag beträgt. Diese Schätzung steht im Einklang mit der zusammen mit dem Baugesuch eingereichten Verkehrsstudie der ... AG vom 8. Februar 2016, die das Verkehrs-

aufkommen auf der Grundlage von Fahrtenerhebungen vor Ort auf gut 300 Fahrten veranschlagt (unpag. Vorakten Gemeinde). Das TBA führt weiter aus, laut der Verkehrsstudie erzeuge die geplante Zustellstelle 95 Fahrten pro Tag. Diese Zahl erachte es für «plausibel begründet und berechnet». Die Anzahl der durch den ehemaligen Schreinereibetrieb verursachten Fahrten sei dagegen nicht einfach zu eruieren und die in der Verkehrsstudie angegebene Zahl von 80 Fahrten sei umstritten. Ausgehend von den heute auf dem Baugrundstück vorhandenen 24 Parkplätzen traf das TBA deshalb die folgenden Annahmen: Zwei Drittel dieser Parkplätze seien früher für den Betrieb der Schreinerei genutzt worden, wovon drei Viertel Personalparkplätze gewesen seien, die je zwei Fahrten pro Tag generierten. Die übrigen vier Parkplätze hätten durchschnittlich drei bis vier Fahrten pro Tag erzeugt. Hinzu kämen noch rund 4 Fahrten für die Anlieferung und einige für den Gütertransport. «Konservativ geschätzt» habe das durchschnittliche Verkehrsaufkommen der Schreinerei somit 40 bis 50 Fahrten pro Tag ausgemacht. Daraus zog das TBA den Schluss, es sei mit einem Mehrverkehr von ca. 55 Fahrten pro Tag zu rechnen; das Gesamtverkehrsaufkommen werde somit rund 350-450 Fahrten pro Tag ausmachen. Die Mehrbelastung von weniger als 20 % sei verhältnismässig gering (angefochtener Entscheid E. 8d ff.).

**5.4** Die Beschwerdeführerinnen ziehen die vom TBA geschätzten Fahrtenzahlen für die ehemalige Schreinerei und die geplante Zustellstelle in Zweifel (vgl. Beschwerde Rz. 90 ff. S. 27 f.). Das TBA habe zwar für die ehemalige Schreinerei nicht mit den in der Verkehrsstudie angegebenen 80 täglichen Fahrten, sondern nur mit 50 Fahrten pro Tag gerechnet. Aber auch diese Zahl sei zu hoch, was eine Überprüfung des Kunden- und Mitarbeiterverkehrs anhand der «Bücher des ehemaligen Betriebs» rasch zeigen würde. Die meisten Mitarbeitenden seien zu Fuss zur Schreinerei gelangt und die wenigen, die mit dem Fahrzeug gekommen seien, hätten ihre Mittagspause im dafür vorgesehenen Pausenraum verbracht. Realistischerweise sei mit 30 Fahrten für die ehemalige Schreinerei und 100 Fahrten für die Zustellstelle zu rechnen, d.h. mit mehr als 20 % Mehrverkehr. – Anders als die Beschwerdeführerinnen meinen, hat das TBA nicht unbesehen «auf ergebnisorientierte Angaben des Beschwerdegegners bzw. lediglich auf vage Annahmen» abgestellt. Es hat vielmehr die

in der Verkehrsstudie genannten Zahlen einer kritischen Würdigung unterzogen, durch eigene Überlegungen plausibilisiert und wo nötig korrigiert. Die ausgehend von der vorhandenen Parkplatzzahl vorgenommene Schätzung der Anzahl Fahrten, die der Schreinereibetrieb täglich verursacht hat, ist ohne weiteres nachvollziehbar und beruht auf vorsichtigen Annahmen. Auch das vom TBA prognostizierte Verkehrsaufkommen für die geplante Zustellstelle erscheint mit Blick auf das Betriebskonzept als plausibel. Die Vorinstanz durfte damit auf die Schätzungen des TBA abstellen, zumal nach dem Gesagten keine triftigen Gründe bestehen, um von ihnen abzuweichen (vgl. zur erhöhten Beweiskraft von Amtsberichten vorne E. 4.1).

**5.5** Des Weiteren ist der Vorinstanz auch nicht vorzuwerfen, sie habe übersehen, dass der ehemalige Schreinereibetrieb «längst» eingestellt worden sei und das gegenwärtige Verkehrsaufkommen für den Betrieb damit «null Fahrten» betrage (Beschwerde Rz. 88 S. 27). Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür und es wird von den Beschwerdeführerinnen auch nicht belegt, dass zwischen der Betriebseinstellung und dem Einreichen des Baugesuchs am 17. März 2016 ein längerer Nutzungsunterbruch bestanden hätte. Die Vorinstanz hat damit nicht gegen Recht verstossen, wenn sie das Verkehrsaufkommen des Schreinereibetriebs berücksichtigt hat. Im Ergebnis ist somit nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz davon ausging, die zu erwartende Mehrbelastung liege innerhalb des im Rahmen von Art. 5 BauV Zulässigen. Auf die von den Beschwerdeführerinnen verlangten Beweismassnahmen (Fahrtenerhebung, Beizug der «Bücher» der ehemaligen Schreinerei) kann in antizipierter Beweiswürdigung verzichtet werden; die entsprechenden Anträge werden abgewiesen.

**5.6** Weiter rügen die Beschwerdeführerinnen, die Verkehrssicherheit auf der Zufahrtsstrasse sei nicht gewährleistet (Beschwerde Rz. 95 ff. S. 28 f.). – Gemäss dem Bericht des TBA vom 5. November 2018 und den öffentlich zugänglichen Karten präsentiert sich die Zufahrt zum Baugrundstück folgendermassen: Kurz nach der Abzweigung von der Kantonsstrasse (Gstaadstrasse) verengt sich die Farbstrasse auf ca. 3.50 m bis 4.50 m und ist nur einspurig befahrbar. Ab dieser Verengung sind in kurzen Abständen drei aufeinanderfolgende Ausweichstellen vorhanden, bevor die

Farbstrasse nach rund 200 m mit einer Rechtskurve die ersten Gebäude des Quartiers erreicht, wo eine weitere Ausweichmöglichkeit auf öffentlichem Grund besteht. Nach weiteren rund 280 m teilt sich die Strasse und führt einerseits in Richtung Norden, hangaufwärts in eine Sackgasse, und andererseits in Richtung Osten. Auf dieser Abzweigung sind Kreuzungsmanöver erneut möglich. Rund 60 m weiter, kurz vor einer Brücke zweigt die private Zufahrt ab, die zusätzlich zum Baugrundstück zwei hinterliegende Liegenschaften erschliesst. Die Farbstrasse dient auch als Zugang zu einer Bushaltestelle und als Wanderweg. Die Verkehrssicherheit beurteilte das TBA gestützt auf eine Ortsbesichtigung wie folgt: Die weitgehend einspurig befahrbare und leicht ansteigende Farbstrasse sei übersichtlich. Zur Gewährleistung von Kreuzungsmanövern seien in überblickbaren Abständen Ausweichstellen angelegt, bei denen Lastwagen und Personewagen kreuzen könnten. Auf einigen Ausweichstellen und in der Einmündung zur Gstaadstrasse könnten zwei Lastwagen kreuzen. Angesichts des relativ kleinen Verkehrsaufkommens könne davon ausgegangen werden, dass Begegnungsfälle von Fahrzeugen dank der vorhandenen Ausweichmöglichkeit gut abgewickelt werden könnten und Rückwärtsfahrten nur sehr selten notwendig seien, da die Sichtweiten für das Erkennen von entgegenkommenden Fahrzeugen ausreichten. Sollten einzelne Fahrzeuge zu spät erkannt werden, würden wohl auch zwischen den Ausweichstellen liegende, private Flächen zum Kreuzen verwendet werden. Wegen der Übersichtlichkeit sei die Verkehrssicherheit auch bei Begegnungsfällen zwischen Fahrzeugen und Fussgängerinnen bzw. Fussgängern gewährleistet. Mit Blick darauf und auf das relativ kleine Verkehrsaufkommen bei geringen Geschwindigkeiten bewertete das TBA die bestehende Erschliessung für das geplante Bauprojekt gesamthaft als ausreichend (zum Ganzen Fachbericht Erschliessung Ziff. 2., 3.1. und 3.3.). Die Vorinstanz schloss sich dieser Einschätzung an und verzichtete auf den beantragten Augenschein (angefochtener Entscheid E. 8e und 16).

**5.7** Die Beschwerdeführerinnen bringen nichts vor, was diese Erwägungen zur Verkehrssicherheit als rechtsfehlerhaft erscheinen liesse. Sie begnügen sich vielmehr weitgehend damit, die Schlussfolgerungen des TBA pauschal in Frage zu stellen, ohne auf die detaillierte Schilderung und sorgfältige Würdigung der Erschliessungssituation einzugehen. Die von

ihnen erwähnte, in Art. 7 Abs. 2 BauV festgelegte Mindestfahrbahnbreite (4,2 m) ist auf neue Erschliessungsanlagen zugeschnitten (VGE 2010/301 vom 19.10.2010 E. 3.3). Bei einer bestehenden Erschliessungsstrasse ist die Verkehrssicherheit vermutungsweise dann nicht gewährleistet, wenn die Normen für neue Anlagen massiv unter- bzw. überschritten werden (BVR 2019 S. 191 E. 4.4.3 mit weiteren Hinweisen; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 7/8 N. 10); das ist hier nicht der Fall. Weiter trifft nicht zu, dass die Vorinstanz die hinreichende Erschliessung von Ausweichmöglichkeiten auf privatem Grund abhängig gemacht hat. Vielmehr hat sie erwogen, dass «die bestehenden und auf öffentlichem Grund liegenden Ausweich- und Kreuzungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verkehrssicherheit genügen» (angefochtener Entscheid E. 8e).

**5.8** Ferner halten die Beschwerdeführerinnen die Erschliessung auch deshalb für ungenügend, weil die Lastwagen beim Wenden vor dem Betriebsgebäude über fremden Grund fahren müssten. Folglich fehle es an einer Wendemöglichkeit auf der Bauparzelle und seien die Lastwagen gezwungen, die gesamte Farbstrasse rückwärts zurückzufahren. Dies sei mit der Verkehrssicherheit offenkundig nicht zu vereinbaren (Beschwerde Rz. 69 ff. S. 21 ff.). – Auf dem revidierten Grundrissplan zur Projektänderung vom 14. Dezember 2018 (Vorakten BVE nach pag. 118) sind die Schleppkurven für die vorgesehenen Wendemanöver auf dem Vorplatz des Betriebsgebäudes eingezeichnet. Gemäss dieser Darstellung besteht gerade so viel Platz, dass die benachbarte Parzelle nicht beansprucht werden muss. Nach der Einschätzung der Fachbehörde sind die Schleppkurven korrekt konstruiert. Namentlich sei der ungünstigste Fall (Ein- und Ausfahrt in bzw. aus Tor 2) und ein genügend grosser Lastwagentyp mit den massgebenden Überhängen und Abständen berücksichtigt worden. Das TBA geht deshalb davon aus, dass die notwendigen Manöver möglich sind, ohne über das Nachbargrundstück zu fahren, allerdings müssten Fahrversuche vor Ort durchgeführt werden, um abschliessende Sicherheit zu gewinnen (Bericht TBA vom 5.11.2018 Ziff. 3.4.). Die BVE ist mit Blick auf diese Ausführungen zum Schluss gekommen, dass die Zufahrt ohne Inanspruchnahme fremden Bodens grundsätzlich möglich ist. Wenn dies nicht für sämtliche Lastwagentypen gelten sollte, trage die Post das Risiko, nur bestimmte Lastwagentypen einsetzen zu können (angefochtener Entscheid

E. 9d). Diese Beurteilung ist nicht zu beanstanden. Entgegen der Befürchtung der Beschwerdeführerinnen (Beschwerde Rz. 74 S. 22, Replik Rz. 31 S. 8 f.) ist insbesondere nicht anzunehmen, dass die vorgesehenen Manöver wegen der allenfalls geringen Geländeneigung nicht durchführbar wären (vgl. vorne E. 4.3). Dass Lastwagen mangels Wendemöglichkeit auf der Bauparzelle die gesamte Strecke vom Vorplatz des Betriebsgebäudes bis zur Gstaadstrasse rückwärts zurücklegen müssen, kann gestützt auf die vorhandenen Informationen ausgeschlossen werden. Fahrversuche erübrigten sich folglich vor der Vorinstanz und der entsprechende Beweis-antrag wird auch vor Verwaltungsgericht abgewiesen.

## 6.

Die Beschwerdeführerinnen machen schliesslich geltend, es seien zu wenig Parkplätze vorhanden. Die Vorinstanz führte dazu aus, gestützt auf Art. 16 BauG i.V.m. Art. 50 Abs. 1 BauV müssten auf der Bauparzelle 15 bis 41 Parkplätze zur Verfügung stehen. Vorgesehen seien insgesamt 36 Parkplätze (davon 15 überdacht). Aufgrund der Projektänderung könnten zwar vier dieser Parkplätze zumindest zeitweise nicht genutzt werden. Der erforderliche Bedarf von mindestens 15 Parkplätzen sei aber dennoch eingehalten (angefochtener Entscheid E. 12c). Die Beschwerdeführerinnen stellen die Bandbreite von 15 bis 41 Parkplätzen nicht in Frage. Sie machen aber geltend, die Vorinstanz habe fälschlicherweise angenommen, im Untergeschoss stünden 24 Parkplätze zur Verfügung (Beschwerde Rz. 100 ff. S. 29 f.). Diese Behauptung trifft nicht zu: Die Vorinstanz hat ausgeführt, zu den bestehenden 24 Parkplätzen (21 Parkplätze und 3 Parkplätze im UG) seien acht im Unterstand an der Westseite und vier in der Halle vorgesehen; letztere könnten wegen der Projektänderung nicht mehr ständig genutzt werden. Ein Blick auf den Parkplatznachweis und den zugehörigen Plan genügt, um nachzuvollziehen, dass von den bestehenden Parkplätzen 21 im Freien und drei in den Garagen auf der Südseite liegen; «überdacht» sind die drei Parkplätze in den Garagen, acht im Unterstand und vier in der Halle (Beilage zur Eingabe des Beschwerdegegners vom 19. Mai 2016; unpag. Vorakten Gemeinde). Selbst wenn letztere nicht zur Verfügung stehen, ist der Bedarf bei weitem gedeckt, falls einzelne der

ausgewiesenen Abstellflächen tatsächlich zu knapp dimensioniert sein sollten, wofür allerdings keine Anhaltspunkte bestehen.

## 7.

**7.1** Nach dem Gesagten hält der angefochtene Entscheid der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens haben die Beschwerdeführerinnen unter Solidarhaft die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 i.V.m. Art. 106 VRPG). Zudem haben sie dem Beschwerdegegner die Parteikosten zu ersetzen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG). Diese sind nach den Kriterien von Art. 41 Abs. 1 des kantonalen Anwaltsgesetzes vom 28. März 2006 (KAG; BSG 168.11) i.V.m. Art. 11 Abs. 1 der Verordnung vom 17. Mai 2006 über die Bemessung des Parteikostenersatzes (Parteikostenverordnung, PKV; BSG 168.811) festzulegen, wonach das Honorar in Beschwerdeverfahren Fr. 400.-- bis 11'800.-- pro Instanz beträgt. Innerhalb dieses Rahmentarifs bemisst sich der Parteikostenersatz nach dem in der Sache gebotenen Zeitaufwand, der Bedeutung der Streitsache und der Schwierigkeit des Prozesses (Art. 41 Abs. 3 KAG).

**7.2** Der Rechtsvertreter des Beschwerdegegners macht in seiner Kostennote vom 2. Oktober 2019 ein Honorar von Fr. 9'520.-- zuzüglich Auslagen von Fr. 59.60 und MWSt von Fr. 737.60 geltend. Selbst wenn alle Bemessungskriterien nach Art. 41 Abs. 3 KAG leicht überdurchschnittlich sind, ist dieser Betrag klar übersetzt: Die Prozessführung beschränkte sich hauptsächlich auf das Erarbeiten und Einreichen einer Beschwerdeantwort sowie einer kurzen Duplik. Der ehemalige Rechtsvertreter, der die Beschwerde und bis auf die Kostennote auch die weiteren Eingaben ans Verwaltungsgericht verfasst hat, war mit der Angelegenheit schon vertraut, nachdem er den Beschwerdegegner bereits vor der Vorinstanz vertreten hatte; er musste den Prozessstoff folglich nicht von Grund auf aufarbeiten. Zudem hat die Vorinstanz ihren Entscheid ausführlich und sorgfältig begründet und waren vor Verwaltungsgericht nur noch einzelne Punkte um-

stritten. Mit Blick darauf erscheint ein Parteikostenersatz von Fr. 7'000.-- zuzüglich Auslagen von Fr. 59.60 und MWSt von Fr. 543.60, ausmachend insgesamt Fr. 7'603.20, angemessen.

**Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 4'000.--, werden den Beschwerdeführerinnen auferlegt.
3. Die Beschwerdeführerinnen haben dem Beschwerdegegner für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die Parteikosten, bestimmt auf Fr. 7'603.20 (inkl. Auslagen und MWSt), zu ersetzen.
4. Zu eröffnen:
  - Beschwerdeführerinnen
  - Beschwerdegegner
  - Einwohnergemeinde Saanen
  - Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
  - Bundesamt für Umweltund mitzuteilen:
  - Amt für Umwelt und Energie, Immissionsschutz

Der Abteilungspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung 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.

**Hinweis:** Bezüglich einer allfälligen Verlängerung der oben erwähnten Frist siehe auch die Verordnung des Schweizerischen Bundesrats vom 20. März 2020 über den Stillstand der Fristen in Zivil- und Verwaltungsverfahren zur Aufrechterhaltung der Justiz im Zusammenhang mit dem Coronavirus (COVID-19 [SR 173.110.4]).