

ENTSCHEID DER BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION

RA Nr. 140/2018/9

Bern, 17. September 2018

in der Beschwerdesache zwischen

A. _____
Beschwerdeführerin 3

und

Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I (TBA OIK I), Schlossberg 20,
Postfach, 3602 Thun



Einwohnergemeinde Buchholterberg, Gemeindeverwaltung, Dorf 19, Postfach 18,
3615 Heimenschwand

betreffend die Verfügung des Tiefbauamts des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I vom
15. Februar 2018 (9509; Lärmsanierung)

I. Sachverhalt

1. Der Oberingenieurkreis I (OIK I) des Tiefbauamts des Kantons Bern liess im Jahr 2012 das Lärmsanierungsprojekt Nr. 9509 für die Kantonsstrassen Nrn. 1136, 1140, 1141, 229.4, 229.5, 1250 und 1103 in den Gemeinden Thun, Steffisburg, Heiligenschwendi, Schwendibach, Homberg, Horrenbach-Buchen, Teuffenthal, Fahrni, Unterlangenegg, Oberlangenegg, Wachseldorn, Buchholterberg und Eriz erstellen. Gemäss Prognose werden im Jahr 2031 (Sanierungshorizont) im Sanierungssperimeter bei 27 Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte überschritten sein. Der Fachausschuss Lärm des Kantons Bern stimmte in seinem Bericht vom 12. Juli 2013 den vom OIK I beantragten Erleichterungen für diese 27 Gebäude zu.

2. Die Liegenschaft der Beschwerdeführerin 3 in der Gemeinde Buchholterberg (B._____, Parzelle D._____ Grundbuchblatt Nr. E._____) befindet sich im Perimeter des Lärmsanierungsprojekts Nr. 9509. Gemäss Prognose werden bei dieser Liegenschaft im Jahr 2031 die Immissionsgrenzwerte am Tag um 3 db(A) überschritten sein. Mit Verfügung vom 15. Februar 2018 befreite der OIK I den Kanton von der Pflicht, Lärmsanierungsmassnahmen zum Schutz der Liegenschaft B._____ zu ergreifen. Zur Begründung führte der OIK I zusammengefasst aus, es seien alle Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg geprüft worden. Die Massnahmen hätten sich entweder als unverhältnismässig erwiesen oder es würden ihnen andere öffentliche Interessen entgegenstehen.

3. Dagegen erhob u.a. die Beschwerdeführerin 3 mit Eingabe vom 14. März 2018 Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE). Sie beantragt die Aufhebung der Verfügung vom 15. Februar 2018 und den Vollzug von Lärmsanierungsmassnahmen. Zur Begründung führt sie insbesondere aus, mit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit könne sowohl der Lärm reduziert als auch die Sicherheit erhöht werden. Die Beschwerde war von zwei weiteren Beschwerdeführenden (Beschwerdeführende 1 und 2) mitunterzeichnet.

4. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVE leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein.

Mit Verfügung vom 16. März 2018 wies das Rechtsamt die Beschwerdeführenden 1 und 2 darauf hin, dass sie die Beschwerde vom 14. März 2018 mangelhaft unterzeichnet hätten. Es gab ihnen Gelegenheit zur Verbesserung und machte zugleich darauf aufmerksam, dass die Beschwerde als zurückgezogen gelte, wenn innert der angesetzten Nachfrist keine rechtsgültig unterzeichnete Beschwerde beim Rechtsamt eingehe (Art. 33 Abs. 1 und 2 VRPG²). Die Beschwerdeführenden 1 und 2 reichten kein rechtsgültig unterzeichnetes Beschwerdeexemplar nach. Mit Verfügung vom 16. Mai 2018 schrieb das Rechtsamt das Verfahren betreffend die Beschwerdeführenden 1 und 2 daher als erledigt vom

¹ Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (OrV BVE; BSG 152.221.191)

² Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

Geschäftsverzeichnis ab. Diese Abschreibungsverfügung erwuchs in Rechtskraft. Betreffend die Beschwerde der Beschwerdeführerin 3 führte das Rechtsamt das Verfahren fort.

5. In seiner Vernehmlassung vom 9. April 2018 beantragt der OIK I die Abweisung der Beschwerde. Er weist insbesondere darauf hin, eine Geschwindigkeitsreduktion würde die Lärmbelastung nur marginal reduzieren und sei unverhältnismässig. Die Gemeinde Buchholterberg reichte keine Stellungnahme ein.

6. Auf die Rechtsschriften und Vorakten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Eintretensvoraussetzungen

a) Gemäss Art. 19 Abs. 1 KLSV³ können Verfügungen kantonaler Behörden betreffend den Vollzug des öffentlich-rechtlichen Lärmschutzes nach den Vorschriften des VRPG angefochten werden. Nach Art. 60 Abs. 1 Bst. a VRPG unterliegen Verfügungen grundsätzlich der Verwaltungsbeschwerde. Die BVE ist zur Beurteilung der Verfügung des Tiefbauamts zuständig (Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG in Verbindung mit Art. 2 Abs. 1 Bst. f OrV BVE⁴).

b) Zur Beschwerde befugt ist, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der Verfügung hat (Art. 65 Abs. 1 VRPG). Die Beschwerdeführerin 3 ist als Verfügungsadressatin und Eigentümerin der Liegenschaft B._____ durch die _____

³ Kantonale Lärmschutzverordnung vom 14. Oktober 2009 (KLSV; BSG 824.761)

⁴ Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (OrV BVE; BSG 152.221.191)

angefochtene Verfügung beschwert. Sie hat deshalb ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung (Art. 65 Abs. 1 Bst. a VRPG). Somit ist sie zur Beschwerdeführung legitimiert.

c) Die Beschwerde ist innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden (Art. 67 VRPG). Sie enthält einen Antrag und eine Begründung (Art. 32 Abs. 2 VRPG). Die BVE tritt deshalb auf die Beschwerde ein.

2. Sanierungspflicht

a) Gemäss Art. 16 Abs. 1 USG⁵ müssen Anlagen, die den Vorschriften des USG oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen, saniert werden. Gestützt auf Art. 16 Abs. 2 USG hat der Bundesrat mit der LSV⁶ Vorschriften über die Sanierung bestehender ortsfester Anlagen erlassen (Art. 13 – 20 LSV). Zweck der Sanierung ist der Schutz vor schädlichem und lästigem Lärm (Art. 1 USG, Art. 1 Abs. 1 LSV). Bestehende ortsfeste Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, sind zu sanieren (Art. 13 Abs. 1 LSV). Sie müssen grundsätzlich so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 13 Abs. 2 LSV). Ist eine Sanierung nach Art. 16 Abs. 2 USG im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG).

b) Die Liegenschaft der Beschwerdeführerin 3 liegt in der Zone mit Empfindlichkeitsstufe (ES) II. Hier gilt gemäss Anhang 3 LSV ein Immissionsgrenzwert von 60 dB(A) am Tag bzw. 50 dB(A) in der Nacht. Gemäss Lärmsanierungsprojekt wurde für das Jahr 2031 eine Lärmbelastung bei Liegenschaft B. _____ von 63 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts ermittelt. Der Immissionsgrenzwert wird also am Tag um 3 dB(A) überschritten sein. Es besteht somit grundsätzlich eine Sanierungspflicht.

⁵ Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01)

⁶ Lärmschutz-Verordnung des Bundesrats vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41)

3. Erleichterungen

a) Würde die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen oder stehen ihr überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung entgegen, gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG und Art. 14 Abs. 1 LSV). Bei dieser Regelung handelt es sich um eine Ausnahmebestimmung. Die Gewährung von Erleichterungen ist Sonderfällen vorbehalten.⁷ Gemäss Art. 13 Abs. 3 LSV sind in einem ersten Schritt Massnahmen an der Quelle vorzusehen. Stehen diesen Massnahmen überwiegende Interessen entgegen, sind Massnahmen im Ausbreitungsbereich des Lärms anzuordnen. Erst wenn Sanierungsmassnahmen finanziell nicht zumutbar sind oder ihnen die erwähnten überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen, gewährt die Behörde gemäss Art. 14 Abs. 1 LSV Erleichterungen.

b) Erleichterungen haben zur Folge, dass die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation zugelassen wird. Es handelt sich um eine Ausnahmegewährung, die nur in Sonderfällen erteilt werden soll. Die Gewährung von Erleichterungen soll nach dem Willen des Gesetzgebers restriktiv gehandhabt werden. Die Gewährung von Erleichterungen setzt daher stets eine gesamthafte Interessenabwägung voraus. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen zwar bereits nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden. Gemäss Rechtsprechung müssen aber auch in diesen Fällen die Auswirkungen der in Betracht kommenden Massnahmen hinreichend bekannt sein, bevor in einem zweiten Schritt allfällige überwiegende Interessen an der Gewährung von Erleichterungen geprüft werden können.⁸

Das Tiefbauamt des Kantons Bern publizierte im September 2017 eine Arbeitshilfe zum Thema «Abweichende Höchstgeschwindigkeiten».⁹ Darin wird in Kapitel 8 die jüngere

⁷ Griffel/Rausch, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl. 2011, Art. 17 N 2

⁸ BGE 138 II 379 E. 5; Urteil des Bundesgerichts 1C_496/2009 vom 16. Juli 2010 E. 3.5; Urteil des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.1 m.w.H.; VGE 2014/208 vom 23. Mai 2016, E. 2.2, E. 2.3 m.w.H., E. 4.3 m.w.H.

⁹ Abrufbar unter:

«https://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/signalisation_markierung/signalisation/vorschriftssignale.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_SR_AH_Abweichende_Hoechstgeschwindigkeiten.pdf»

Rechtsprechung betreffend Lärmsanierungen aufgegriffen und definiert, wie bei Temporeduktionen im Rahmen des Lärmschutzes vorzugehen ist.

4. Geschwindigkeitsreduktion als Lärmschutzmassnahme

a) Bei der Lärmsanierung sind in einem ersten Schritt Massnahmen an der Quelle wie beispielsweise Tempolimiten oder schallabsorbierende Strassenbeläge vorzusehen. Die Beschwerdeführerin 3 begründet ihre Beschwerde denn auch damit, dass eine Temporeduktion hätte erfolgen müssen.

b) Das Gebäude der Beschwerdeführerin 3 befindet sich an der G._____strasse Nr. H._____ zwischen der Einmündung C._____ und der Ortschaft «F._____». Der betroffene, rund 500 m lange Streckenabschnitt befindet sich damit gerade noch ausserorts. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Südlich verläuft die G._____strasse weiter über Land, wo die Höchstgeschwindigkeit ab der Einmündung C._____ 80 km/h beträgt. Nördlich beim Ortseingang «F._____» ist eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert.

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen, wurde vom Bundesrat auf 80 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. b VRV¹⁰ i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG¹¹). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV¹² insbesondere zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist

¹⁰ Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)

¹¹ Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

¹² Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV). Inhalt und Umfang eines solchen Gutachtens hängen vom Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung und den örtlichen Gegebenheiten ab. Handelt es sich um Geschwindigkeitsreduktionen zur Lärmsanierung, müssen insbesondere die Konsequenzen der Temporeduktion aus Lärmsicht im Gutachten beschrieben und alternative Massnahmen zur Lärmbekämpfung aufgezeigt werden. Dazu gehören namentlich die akustischen Wirkungen oder die Änderung der Störwirkung auf die Anwohner. Ebenfalls konkret zu ermitteln sind die technische Machbarkeit, die Kosten und der Nutzen der Massnahme.¹³

c) Die Beschwerdeführerin 3 bringt vor, mit einer Temporeduktion von 60 km/h auf 50 km/h könne eine erhebliche Lärmreduktion erreicht werden. Eine zeitlich begrenzte Temporeduktion auf 40 km/h zwischen 21:00 Uhr bis 06:00 Uhr würde zusätzlich Ruhe ermöglichen. Demgegenüber führt der OIK I in seiner Vernehmlassung vom 9. April 2018 aus, auf dem fraglichen Strassenabschnitt würden sich 13 Wohngebäude mit je einer Wohnung befinden. Bei 12 dieser Gebäude werde der Immissionsgrenzwert heute eingehalten. Lediglich beim Gebäude der Beschwerdeführerin 3 werde er am Tag um 1 db(A) überschritten und dies trotz der Tatsache, dass bei 6 Wohngebäuden die strengere ES II und nicht wie üblich die ES III gelte. Nachts würden die Grenzwerte überall eingehalten. Von einer übermässigen Lärmbelastung könne damit nicht die Rede sein.

Es trifft zu, dass auf dem fraglichen Streckenabschnitt der Immissionsgrenzwert am Tag heute einzig beim Gebäude der Beschwerdeführerin 3 um 1 db(A) überschritten wird. Im Jahr 2031 wird der Immissionsgrenzwert beim Gebäude der Beschwerdeführerin 3 am Tag um 3 db(A) und bei einem weiteren Gebäude um 1 db(A) überschritten sein. Nachts werden die Grenzwerte sowohl heute als auch im Jahr 2031 bei jedem Gebäude auf dem Streckenabschnitt eingehalten. Diese Ergebnisse des Lärmsanierungsprojekts sind unbestritten. Der OIK I schliesst daraus, dass keine übermässige Lärmbelastung vorliege. Die Übermässigkeit einer Umweltbelastung ist jedoch bereits dann gegeben, wenn die Grenzwerte der LSV überschritten sind.¹⁴ Das Mass der Überschreitung ist unerheblich. Vorliegend besteht daher eine übermässige Umweltbelastung. Dies gilt indes nur für die Lärmbelastung am Tag. Nachts werden die Grenzwerte sowohl heute als auch im

¹³ Vgl. Entscheid des Bundesgerichts 1C_117/2017, 1C_118/2017 vom 20. März 2018 E. 5.2

¹⁴ Vgl. auch Entscheid des Bundesrates VPB 65.87 vom 27. November 2000 E. IV 4.b

Sanierungshorizont im Jahr 2031 eingehalten. Auf die Nacht bezogene Forderungen der Beschwerdeführerin 3 haben damit zum Vornherein keine Grundlage.

d) Der OIK I hält im Lärmsanierungsprojekt fest, eine Reduktion der Geschwindigkeit sei im vorliegenden Fall aufgrund der Funktionalität im übergeordneten Strassennetz nicht zweckmässig und auch nicht möglich. In der angefochtenen Verfügung vom 15. Februar 2018 hält die Vorinstanz zudem fest, eine Geschwindigkeitsreduktion sei nicht gesetzeskonform und hätte ohne Strassenumbau keine Wirkung. Die Massnahme sei wirtschaftlich nicht tragbar und unverhältnismässig. In der Vernehmlassung vom 9. April 2018 führt der OIK I schliesslich aus, eine Geschwindigkeitsreduktion von 60km/h auf 50 km/h bewirke eine Lärmverminderung um 1.2 db(A). Mit dieser Geschwindigkeitsreduktion könnte das Lärmproblem bei der fraglichen Liegenschaft im Jahr 2031 daher nur marginal reduziert werden. Damit die Geschwindigkeit von 50 km/h dauerhaft und ohne polizeiliche Kontrolle eingehalten würde, bräuchte es zudem bauliche Massnahmen wie z.B. Pfortner oder eine Verengung der Fahrbahn. Ob die Schätzung der Beschwerdeführerin 3, wonach bereits heute 1/3 der Fahrzeuge die Geschwindigkeit nicht einhalte, stimme, wisse der OIK I nicht. Aber bei einer weitergehenden Reduktion auf 50 km/h ohne bauliche Massnahmen wäre das Mass der Geschwindigkeitsübertretungen sicher noch höher. Solche baulichen Massnahmen würden rund Fr. 300'000.-- bis Fr. 400'000.-- kosten, was in Relation zur Lärmbelastung unverhältnismässig sei. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei denkbar schlecht. Ausserdem würden solche baulichen Massnahmen eine unverhältnismässige Betriebseinschränkung (Schikane) bedeuten.

Der OIK I holte zu den Auswirkungen einer Temporeduktion kein Gutachten im Sinn von Art. 108 SSV ein. Wie dargelegt, ist dies nicht in jedem Fall notwendig: Sanierungsvarianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, können bereits aufgrund einer summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist. Der abstrakte Hinweis im vorliegenden Lärmsanierungsprojekt auf die Funktionalität im Strassennetz genügt hierfür nicht. Daraus lässt sich nicht ableiten, dass eine Geschwindigkeitsreduktion erhebliche Nachteile aufweisen würde oder offensichtlich unverhältnismässig wäre.¹⁵ Dies gilt umso mehr, als sich die rund 500 m lange Strecke mit

¹⁵ Vgl. auch VGE 2014/208 vom 23. Mai 2016 E. 4.4

Tempo 60 km/h unmittelbar bei der Ortschaft «F. _____» befindet, wo ohnehin eine Höchstgeschwindigkeit «50 generell» signalisiert ist. Der OIK I führt aus, mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 60 km/h auf 50 km/h könne eine Lärmverminderung von 1.2 db(A) erreicht werden. Ob es sich bei dieser Angabe um einen allgemeinen Wert oder um das Ergebnis einer konkreten, im vorliegenden Einzelfall durchgeführten Berechnung handelt, ist nicht ersichtlich. So oder anders könnte mit einer Lärmreduktion in dieser Grössenordnung die Überschreitung des Mittelungspegels im Jahr 2031 beim Gebäude der Beschwerdeführerin 3 aber auf ca. 1.8 db(A) und damit um rund 40 % reduziert werden. Beim anderen betroffenen Gebäude wäre die Überschreitung von 1 db(A) sogar ganz behoben. Selbst wenn bloss zwei Gebäude betroffen sind, ist die zu erreichende, wahrnehmbare Reduktion des Lärmpegels um ca. 1.2 db(A) im Ergebnis daher nicht derart gering, als dass sich weitere Abklärungen zum Vornherein erübrigen würden. Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 lit. d SSV verlangt schliesslich keine erhebliche Senkung der übermässigen Umweltbelastung.¹⁶

Zu den baulichen Massnahmen hielt das Bundesgericht im Urteil 2A.38/2006 vom 13. Juli 2006 betreffend eine Tempo-30-Zone zwar noch fest, die blosser Signalisation der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beeinflusse die effektiv gefahrene Geschwindigkeit kaum. Eine merkliche Senkung des durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveaus könne in der Regel nur durch gezielte bauliche Massnahmen für die Verkehrsberuhigung erreicht werden (vgl. dortige E. 3.4.1). In einem erst kürzlich erschienenen Urteil führt das Bundesgericht allerdings aus, in seiner jüngeren Rechtsprechung anerkenne es in Übereinstimmung mit dem BAFU, dass auch durch andere flankierende Massnahmen als bauliche Massnahmen eine Absenkung der gefahrenen Geschwindigkeit erreicht werden könne. Die in BGer 2A.38/2006 vom 13. Juli 2006 referenzierten Erfahrungswerte seien zudem bereits älteren Datums und würden sich auf Umfrageergebnisse ausgewählter Gemeinden abstützen.¹⁷ Ohne genauere Prüfung ist daher nicht auszuschliessen, dass andere flankierende Massnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitskontrollen oder Tempodisplays ebenfalls in Betracht kommen. Gerade Tempodisplays sind kostengünstig und können nach neueren Erkenntnissen eine hohe Wirkung auf die gefahrenen Geschwindigkeiten ausüben. Offenbar wurden keine Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt und aus den Akten ergibt sich nicht, dass die Temporeduktion von Seiten der Verkehrstechnik geprüft worden

¹⁶ Vgl. Entscheid des Bundesgerichts 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 6.3

¹⁷ Entscheid des Bundesgerichts 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.2.2

wäre. Der Hinweis auf die Funktionalität im übergeordneten Strassennetz ist angesichts der nahegelegenen Ortschaft «F._____» ebenfalls nicht überzeugend. Der Sachverhalt erweist sich daher als zu wenig abgeklärt, um gestützt darauf eine Verhältnismässigkeitsprüfung vornehmen zu können.

e) Die Beschwerdeführerin 3 macht weiter geltend, eine Temporeduktion diene auch der Sicherheit. Die Bushaltestelle I._____ werde vor allem morgens zwischen 6:00 Uhr und 8:00 Uhr und abends ab 16:00 Uhr gut frequentiert. Im Winter müsse die Fahrbahn bei Finsternis und öfters bei rutschigem Strassenzustand überquert werden. Schulkinder und erwachsene Fussgänger müssten auf einer Länge von ca. 100 m bis zur Bushaltestelle die Strasse begehen. Die Beschwerdeführerin 3 rügt weiter den Standort des heute aufgestellten Signals «Höchstgeschwindigkeit» 60 km/h. Nach Ansicht der Beschwerdeführerin 3 müsse das Signal vor und nicht nach der Einmündung zum C._____ stehen.

Dem hält der OIK I entgegen, grundsätzlich möge diese ganzheitliche Betrachtung stimmen. Bei der Verfügung vom 15. Februar 2018 gehe es aber ausschliesslich um die Lärmsanierung. Es gehe nur um Massnahmen zur Lärmverminderung und nicht um eine generelle Überprüfung der Geschwindigkeiten.

Handelt es sich um Geschwindigkeitsreduktionen zur Lärmsanierung – wie dies vorliegend der Fall ist – müssen die Konsequenzen der Temporeduktion insbesondere aus Lärmsicht untersucht werden. Dies bedeutet aber nicht, dass eine isolierte Betrachtung erfolgt: Für die Verhältnismässigkeitsprüfung einer Geschwindigkeitsreduktion im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts wird eine gesamthafte Interessenabwägung verlangt, unter Einbezug aller relevanten Umstände des Einzelfalls. Dazu gehören alle zu erwartenden positiven oder negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Bereichen wie Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw., unabhängig davon, ob sie in Anhang 3 LSV, im USG oder in anderen Normen verankert sind.¹⁸ Die von der Beschwerdeführerin 3 vorgebrachten Sicherheitsaspekte sind also auch im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts zu berücksichtigen. Nicht Gegenstand ist allerdings, ob das aktuelle Signal «Höchstgeschwindigkeit» 60 km/h signalisationsrechtlich richtig positioniert ist.

¹⁸ Entscheid des Bundesgerichts 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 6.4; Entscheid des Bundesgerichts 1C_117/2017, 1C_118/2017 vom 20. März 2018 E. 5.2; VGE 2014/208 vom 23. Mai 2016 E. 7.2.2

5. Ergebnis und Rückweisung

- a) Es ist unbestritten, dass eine Geschwindigkeitsreduktion zu einer Abnahme der Lärmimmissionen führt. Somit muss in einem nächsten Schritt beurteilt werden, ob eine Temporeduktion in Würdigung der gesamten konkreten Umstände auch verhältnismässig ist. Dabei genügt der Verweis auf die Funktion der Strasse nicht. Der Umstand, dass nicht mehr als 2 Gebäude betroffen sind und eine Reduktion von rund 1.2 db(A) zur Diskussion steht, rechtfertigt es im konkreten Fall ebenfalls nicht, die Geschwindigkeitsreduktion als quellenseitige Massnahme ohne nähere Prüfung, insbesondere der verkehrstechnischen Aspekte, auszuschliessen. Ohne hinreichende Kenntnis über die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsherabsetzung dürfen keine überwiegenden Interessen an der Gewährung von Erleichterungen angenommen werden. Es sind daher weitere Abklärungen notwendig, um die Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion beurteilen zu können. Nach dem Gesagten erweist sich die Streitsache wegen der unvollständigen Sachverhaltsabklärung im vorinstanzlichen Verfahren als nicht entscheidreif. Gestützt auf Art. 72 Abs. 1 VRPG¹⁹ wird die Sache zur weiteren Abklärung an den OIK I zurückgewiesen.²⁰
- b) Wie erwähnt, publizierte das Tiefbauamt des Kantons Bern eine neuere Arbeitshilfe zum Thema «Abweichende Höchstgeschwindigkeiten» (E. 3.b). Zum weiteren Vorgehen kann sich der OIK I an dieser Arbeitshilfe orientieren.

6. Rechtsverwahrung

- a) Die Beschwerdeführerin 3 verlangt schliesslich, von der geltend gemachten Rechtsverwahrung sei Kenntnis zu nehmen und diese sei vorzumerken. Zur Begründung macht die Beschwerdeführerin 3 geltend, sie behalte sich ausdrücklich vor, bei heute nicht vorhersehbaren Veränderungen der Verkehrs- und der damit verbundenen Lärmsituation an der G._____strasse auf das vorliegende Verfahren zurückzukommen und entsprechende Massnahmen einzufordern.

¹⁹ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

²⁰ Vgl. Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 72 N. 3

b) Bei der Rechtsverwahrung handelt es sich um einen Rechtsbehelf aus dem Baubewilligungsverfahren. Die Rechtsverwahrung bezweckt die Orientierung der Gesuchstellenden und der Behörden über Privatrechte, welche durch das Bauvorhaben berührt werden, und über Entschädigungsansprüche, die daraus abgeleitet werden könnten (Art. 32 Abs. 1 BewD²¹). Da die angefochtene Verfügung aufgehoben wird, erübrigt sich das Begehren der Beschwerdeführerin 3 um Vormerkung einer Rechtsverwahrung. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass es sich vorliegend nicht um ein Baubewilligungsverfahren handelt und die Beschwerdeführerin 3 auch keine Entschädigungsansprüche geltend macht. Die Vormerkung einer Rechtsverwahrung wäre daher ohnehin nicht möglich gewesen. Eine Rechtsverwahrung hätte denn auch nicht die von der Beschwerdeführerin 3 geltend gemachte Wirkung gehabt, später auf das vorliegende Verfahren zurückkommen zu können.

7. Kosten

- a) Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind keine Verfahrenskosten zu erheben (Art. 108 Abs. 1 und 2 VRPG).
- b) Die Beschwerdeführerin 3 ist nicht durch einen berufsmässigen Parteivertreter vertreten. Es sind keine Parteikosten zu sprechen (Art. 104 VRPG).

III. Entscheid

1. Die Beschwerde wird insoweit gutgeheissen, als dass die Verfügung des Tiefbauamts des Kantons Bern, Obergeringenieurkreis I vom 15. Februar 2018 betreffend Erleichterungen nach Art. 14 ff. LSV bei der Liegenschaft B. _____ aufgehoben wird. Die Sache wird zur Behandlung im Sinne der Erwägungen an das Tiefbauamt des Kantons Bern, Obergeringenieurkreis I zurückgewiesen.
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.

²¹ Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1).

3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Die Verfahrensakten gehen zurück an das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I.

IV. Eröffnung

- A. _____, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I (TBA OIK I), mit Beilage gemäss Ziffer 4, eingeschrieben
- Einwohnergemeinde Buchholterberg, Gemeindeverwaltung, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Reiterstrasse 11, 3011 Bern, zur Kenntnis, im Haus

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus

Regierungspräsident

Rechtsmittelbelehrung

Dieser Rückweisungsentscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden, wenn die Voraussetzungen nach Art. 61 i.V.m. Art. 74 Abs. 3 VRPG erfüllt sind. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in 5 Exemplaren einzureichen ist, muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; der angefochtene Entscheid und andere greifbare Beweismittel sind beizulegen.