



Bau- und Verkehrsdirektion

Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon +41 31 633 30 11
B. _____
www.bvd.be.ch/ra

BVD 140/2019/10

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 10. Februar 2020

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn C. _____
Beschwerdeführer

und

Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II (TBA OIK II), Schermenweg 11,
Postfach, 3001 Bern

betreffend die Verfügung des Tiefbauamts des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II vom
9. Mai 2019 (A. _____; Lärmsanierung)

I. Sachverhalt

1. Die Vorinstanz liess im Jahr 2017 für die Kantonsstrassen Nrn. 1 und 10 in den Gemeinden Gurbrü, Ferenbalm, Mühleberg, Frauenkappelen und Bern das Sanierungsprojekt (SP) Nr. A. _____ erstellen. Gemäss der darin gemachten Prognose werden im Jahr 2036 (Sanierungshorizont) bei 20 von insgesamt 239 untersuchten Gebäuden die massgebenden Belastungsgrenzwerte nicht eingehalten sein. Zu den Gebäuden mit einer Grenzwertüberschreitung gehört auch die Liegenschaft des Beschwerdeführers E. _____ strasse H. _____ in der Gemeinde Mühleberg (Parzelle Nr. D. _____).
2. Die Vorinstanz stellte bei der Fachstelle Lärmschutz den Antrag auf Gewährung von Erleichterungen bei der Sanierung für die Liegenschaft des Beschwerdeführers sowie für mehrere weitere Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen. Die Fachstelle Lärmschutz des Kantons Bern stimmte den beantragten Erleichterungen im Prüfbericht vom 15. Dezember 2017 zu. In der Folge erliess die Vorinstanz am 9. Mai 2019 eine Verfügung, in der sie den Kanton Bern von der Pflicht befreite, Lärmsanierungsmassnahmen zum Schutz der Liegenschaft des Beschwerdeführers vorzunehmen. Zur Begründung führte sie zusammengefasst aus, es seien sämtliche Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg geprüft worden. Die Voraussetzungen für die Gewährung von Erleichterungen seien erfüllt.
3. Dagegen erhob der Beschwerdeführer mit Eingabe vom 4. Juni 2019 Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), ab dem 1. Januar 2020 Bau- und Verkehrsdirektion (BVD). Er beantragt sinngemäss die Aufhebung der angefochtenen

Verfügung. Zur Begründung macht er insbesondere geltend, es seien nicht alle Schallschutzmassnahmen geprüft worden. Ausserdem verlangt er eine Lärmmessung bei seiner Liegenschaft.

4. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVD leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Mit Eingabe vom 18. Juni 2019 verzichtete die Gemeinde Mühleberg auf die Teilnahme am Verfahren. Die Vorinstanz beantragt in der Vernehmlassung vom 2. Juli 2019 die Abweisung der Beschwerde. Sie teilte zudem mit, sie habe mit dem Beschwerdeführer vereinbart, eine Kurzzeitmessung bei seiner Liegenschaft vorzunehmen. Mit Schreiben vom 13. September 2019 reichte die Vorinstanz die Resultate der Kurzzeitmessung ein.

5. Das Rechtsamt gab den Beteiligten daraufhin Gelegenheit zum Einreichen von Schlussbemerkungen. Auf die Eingaben und Vorakten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Eintretensvoraussetzungen

a) Gemäss Art. 19 Abs. 1 KLSV² können Verfügungen kantonalen Behörden betreffend den Vollzug des öffentlich-rechtlichen Lärmschutzes nach den Vorschriften des VRPG³ angefochten werden. Nach Art. 60 Abs. 1 Bst. a VRPG unterliegen Verfügungen grundsätzlich der Verwaltungsbeschwerde. Die BVD 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 BVD⁴).

b) Der Beschwerdeführer ist als Verfügungsadressat und Eigentümer der betroffenen Liegenschaft E. _____ strasse H. _____ durch die angefochtene Verfügung beschwert. Er hat ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung. Auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde wird eingetreten.

2. Lärmpegel und Sanierungspflicht

a) Laut 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).

b) Die Liegenschaft des Beschwerdeführers befindet sich in der Zone mit Empfindlichkeitsstufe (ES) III. Hier gilt gemäss Anhang 3 LSV ein Immissionsgrenzwert von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Laut der angefochtenen Verfügung vom 9. Mai 2019

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

² Kantonale Lärmschutzverordnung vom 14. Oktober 2009 (KLSV; BSG 824.761)

³ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

⁴ Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (Organisationsverordnung BVD, OrV BVD; BSG 152.221.191)

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)

beträgt der ermittelte Lärmpegel bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers im Sanierungshorizont 66 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Der zulässige Immissionsgrenzwert wird also am Tag um 1 dB(A) überschritten sein, was zu einer Sanierungspflicht des Strasseneigentümers führt. Die während des Beschwerdeverfahrens durchgeführten Kurzzeitmessungen ergaben jedoch einen voraussichtlichen Lärmpegel von 65 dB(A) tags und 53 dB(A) nachts. Gemäss den Messungen würden also die zulässigen Immissionsgrenzwerte im Sanierungshorizont nicht überschritten sein. Die Vorinstanz hielt daher im Schreiben an den Beschwerdeführer vom 13. September 2019 fest, angesichts der Messresultate müssten keine Massnahmen getroffen werden.

Massgebend für die Sanierungspflicht ist also die Frage, ob auf die Mess- oder die Berechnungswerte abzustellen ist.

c) Der Schall, der von einer Anlage ausgeht oder auf einen Ort einwirkt, kann durch Messungen oder Berechnungen ermittelt werden (Art. 38 Abs. 1 LSV). Die beiden Methoden gelten grundsätzlich als gleichwertig. Heutige Lärmberechnungsmodelle erlauben es, sowohl Einzellärmsituationen als auch ganze Lärmbelastungskataster zu berechnen. Sind künftige Auswirkungen einer Anlage zu beurteilen, sind Berechnungen unverzichtbar. Lärmmessungen haben daher an Bedeutung verloren. Messungen werden üblicherweise noch bei einzelnen Liegenschaften durchgeführt, um die Modellberechnungen zu überprüfen und zu kalibrieren. Weichen bei diesen Stichproben die Mess- und Berechnungsergebnisse maximal 2 dB(A) voneinander ab, liegt eine gute Übereinstimmung vor. Diesfalls sind keine weiteren Lärmmessungen notwendig und es darf davon ausgegangen werden, dass die flächendeckenden Modellrechnungen korrekt sind.⁷

d) Die Vorinstanz ermittelte im SP die Lärmbelastung rechnerisch. Gemäss den Angaben im SP stimmen die Modellberechnungen gut mit den stichprobeweisen durchgeführten Messungen überein.⁸ Auch betreffend die Liegenschaft des Beschwerdeführers liegen die Abweichungen der Mess- und Berechnungsergebnisse innerhalb des Toleranzbereichs von 2 dB(A). Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass die Berechnungen korrekt sind. Damit besteht keine Veranlassung, neu auf die Messwerte abzustellen. Im Gegenteil widerspräche es dem staatlichen Willkürverbot und dem Grundsatz rechtsgleicher Behandlung, nachträglich und ohne sachliche Notwendigkeit zu Ungunsten des Beschwerdeführers von den angewandten Berechnungen abzuweichen und stattdessen die Messwerte zur neuen, massgebenden Beurteilungsgrundlage zu erklären. Abzustellen ist also nach wie vor auf die in der angefochtenen Verfügung genannten Berechnungswerte. Demnach ist davon auszugehen, dass bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers im Sanierungshorizont der Immissionsgrenzwert am Tag um 1 dB(A) überschritten sein wird. Es besteht somit eine grundsätzliche Sanierungspflicht des Strasseneigentümers.

3. Erleichterungen

⁷ Vgl. zum Ganzen Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Lärmbekämpfung in der Schweiz – Stand und Perspektiven, Schriftenreihe Umwelt Nr. 329, S. 91; Bundesamt für Umwelt BAFU und Bundesamt für Strassen ASTRA (Hrsg.), Leitfaden Strassenlärm. Vollzugshilfe für die Sanierung, Umwelt-Vollzug Nr. 0637, Stand: Dezember 2006, S. 27, 31; Robert Wolf, in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Stand: Mai 2000, Vorbemerkungen zu Art. 19-25 N. 11 f.; BDE vom 7. November 2012 E. 2.c (RA-Nr. 140/2012/56); BDE vom 18. März 2019 E. 2.b (RA-Nr. 140/2018/18); Lärmsanierungsprojekt Nr. 205, Ziff. 4.8 und Anhang 3.3

⁸ Vgl. Lärmsanierungsprojekt Nr. 205, S. 14 und Anhang 3.3; Leitfaden, S. 27

a) Der Beschwerdeführer macht geltend, es seien nicht alle Schallschutzmassnahmen geprüft worden. So könnte mit einem neuen Belag eine beträchtliche Lärmreduktion erreicht werden.

b) Die Vorinstanz hielt im SP fest, die meisten bestehenden Beläge seien akustisch neutral. Ein genereller Ersatz der Beläge führe daher zu keiner Verbesserung der Lärmsituation. Bei künftigen Belagssanierungen würde aber dem aktuellen Stand der Technik gebührend Beachtung geschenkt und nach Möglichkeit lärmtechnisch günstige Beläge bei der definitiven Belagswahl evaluiert werden. Einschränkend hielt sie weiter fest, auf zwei Streckenabschnitten in der Gemeinde Mühleberg sei der Belag sehr alt. Dort würden die Immissionsgrenzwerte bei zahlreichen Liegenschaften überschritten. Mit dem Einbau eines lärmarmen Belags könnten die momentan überschrittenen Grenzwerte bei einem grossen Teil dieser Gebäude eingehalten werden. Der dortige Belag müsse aber in den nächsten Jahren ohnehin ersetzt werden, weshalb den lärmarmen Belägen im Rahmen dieses ohnehin anstehenden Belagsersatzes Rechnung getragen werde. Im vorliegenden SP seien jedoch noch keine lärmarmen Beläge vorgesehen. In der Vernehmlassung vom 2. Juli 2019 führte die Vorinstanz weiter aus, durch den Einbau eines lärmarmen Belags könne zwar eine Emissionsreduktion von 2 bis 3 dB(A) erreicht werden. Die Erfahrungen und Untersuchungen des Bundesamts für Strassen würden aber zeigen, dass die Wirkung solcher Beläge innerhalb weniger Jahre verloren gehe. Es sei deshalb nicht geplant, im vorliegenden Streckenabschnitt eine Belagssanierung durchzuführen. Die Strecke habe im Bereich der E._____strasse zudem eine Steigung von 6 %. Die Wirkung eines lärmarmen Belags wäre wegen dieser Steigung beschränkt. Überdies sei der Anteil des landwirtschaftlichen Verkehrs beträchtlich, da in der Umgebung viele Landwirtschaftsflächen vorhanden seien. Bei den Belägen hätten vor allem die offenen Poren lärmindernde Wirkung. Würden die Poren mit Dreck verfüllt, nehme die Wirkung des Belags rasch ab. Besonders die landwirtschaftlichen Fahrzeuge würden die Verschmutzung der Beläge verstärken. Die akustische Wirkung wäre daher innert zwei bis drei Jahren nicht mehr vorhanden. Bei Steigungen über 3 % würde der Motorenlärm lauter als das Abrollgeräusch. Bei zu häufigem Ersatz des Belags sei die Massnahme zudem auch nicht mehr wirtschaftlich.

c) Die Umweltschutzgesetzgebung sieht vor, den Lärm primär mittels Sanierungsmassnahmen an der Quelle zu reduzieren (vgl. Art. 13 Abs. 3 LSV). Quellenseitig kann der Strassenverkehrslärm insbesondere mittels lärmarmer Strassenbeläge, Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit oder verkehrsberuhigender Massnahmen reduziert werden. 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 jedoch Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG und Art. 14 Abs. 1 LSV). Erleichterungen haben zur Folge, dass die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation zugelassen wird. Es handelt sich um eine Ausnahmebestimmung, die nur in Sonderfällen erteilt und nach dem Willen des Gesetzgebers restriktiv gehandhabt werden soll.⁹ 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. 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

⁹ Griffel/Rausch, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, 2011, Art. 17 N 2

überwiegende Interessen an der Gewährung von Erleichterungen geprüft werden können.¹⁰ So hat das Verwaltungsgericht des Kantons Bern u.a. gestützt auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung festgehalten, dass in Betracht kommende Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft werden müssen und nur solche Varianten bereits aufgrund einer summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden dürfen, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen.¹¹

d) Die Vorinstanz äusserte sich erst im Rahmen des Beschwerdeverfahrens einlässlicher zu den quellenseitigen Sanierungsmassnahmen. Eine vertiefte Prüfung lässt sich dagegen weder der angefochtenen Verfügung noch dem SP entnehmen. Betreffend die lärmarmen Beläge hielt die Vorinstanz gegenüber dem Beschwerdeführer entsprechend fest, es werde erst in ein paar Jahren möglich sein, Beläge mit weniger Abrollgeräusch auf der betroffenen Strecke einzubauen. Heute sei es noch zu früh, eine Wirkung zu versprechen, die nicht bloss für kurze Zeit eingehalten werden könne.¹² Anders als die Vorinstanz ausführte, bestehen indes bereits zum heutigen Zeitpunkt neuere und massgebende Erfahrungswerte im Umgang mit lärmarmen Belägen: So hat der Kanton Bern in den letzten Jahren Teststrecken eingebaut und diese mit einem Monitoring überwacht. Überdies liegen neue Erkenntnisse aus dem nationalen Forschungspaket «Lärmarme Strassenbeläge innerorts» vor.¹³ Beide Untersuchungen zeigen, dass mit lärmarmen Belägen die Lärmbelastung über mehrere Jahre stark vermindert werden kann. Diesen Erkenntnissen ist bereits im Rahmen des aktuellen Projekts und nicht erst bei künftigen Sanierungen Rechnung zu tragen. Dies gilt umso mehr, als dem SP selbst zu entnehmen ist, dass auf zwei Streckenabschnitten der Belag sehr alt ist und dortige Grenzwertüberschreitungen mit dem Einbau eines lärmarmen Belags behoben werden könnten. Die Liegenschaft des Beschwerdeführers befindet sich am Rand eines der betroffenen Strassenabschnitte. Dass der Belag dort ohnehin bald erneuert werden muss, spricht eher für und nicht gegen den Einbau eines lärmarmen Belags im vorliegenden SP. Ebenfalls nicht entscheidend ist der im Beschwerdeverfahren vorgebrachte Umstand, dass die Wirkung lärmarmen Beläge mit der Zeit nachlässt und ein solcher Belag möglicherweise früher ersetzt werden muss als ein konventioneller Belag.¹⁴ Die Vorinstanz führt zwar zutreffend aus, dass die Wirkung lärmarmen Beläge bei Strecken mit Steigungen kleiner ist. Für den Einbau lärmarmen Beläge auf ansteigenden bzw. abfallenden Strassen existiert jedoch kein starrer Grenzwert. So wird in der Gemeinde Bolligen ein lärmarmen Belag bei einer Steigung eingebaut, die deutlich mehr als 6 % beträgt. Die Vorinstanz führte in der Vernehmlassung aus, mit einem lärmarmen Belag könnte eine Emissionsreduktion von 2 bis 3 dB(A) erzielt werden. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass sich die Grenzwertüberschreitung bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers beheben liesse. Schliesslich stehen vorliegend auch die landwirtschaftlichen Verhältnisse einem lärmarmen Belag nicht zum Vornherein entgegen: Der Strassenabschnitt verläuft entlang der Dorfkernzone. Verglichen mit dem übrigen Gemeindegebiet befindet sich dort erheblich weniger landwirtschaftlich genutztes Land. Die Strecke dürfte damit überwiegend als Durchgangsweg für landwirtschaftliche Fahrzeuge benützt werden. Würde dies bereits genügen, um die Belagssanierung auszuschliessen, käme die Massnahme praktisch nur noch in städtischen Gebieten in Frage.

Die Erläuterungen der Vorinstanz lassen also keine derart erheblichen Nachteile oder offensichtlich unverhältnismässige Umstände erkennen, aufgrund derer lärmarme Beläge bereits

¹⁰ 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.; BVR 2016 S. 340, E. 2.2, E. 2.3 m.w.H. und E. 4.3 m.w.H.

¹¹ BVR 2016 S. 340 E. 2.3, m.w.H.

¹² Schreiben der Vorinstanz an den Beschwerdeführer vom 23. Januar 2019, Vorakten, blaue Mappe, Register 4

¹³ Vgl. dazu <https://www.bafu.admin.ch>, Rubriken «Themen, Lärm, Fachinformationen, Massnahmen, Strassenlärm, Lärmarme Beläge»

¹⁴ Vgl. dazu BVR 2016 S. 340 E. 5.4

nach einer summarischen Prüfung ausgeschieden werden könnten. Dennoch geht aus den Akten nicht hervor, dass der Nutzen und die Kosten eines lärmarmen Belags auf der E._____strasse genau abgeklärt worden wäre.

e) Der Beschwerdeführer verlangt als quellenseitige Massnahme weiter eine Temporeduktion auf 30 km/h in der Nacht.

Wie dargelegt, werden die Immissionsgrenzwerte bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers nur am Tag, nicht aber auch in der Nacht überschritten (vgl. E. 2). Anlagen müssen nur soweit saniert werden, als die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (vgl. Art. 11 Abs. 2 USG, Art. 13 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. b LSV).¹⁵ Da die Belastungsgrenzwerte in der Nacht nicht überschritten werden, hat der Beschwerdeführer zum Vornherein keinen Anspruch auf Massnahmen, die ausschliesslich eine Reduktion des Lärm in der Nacht bewirken.

4. Ergebnis und Rückweisung

a) Aus dem Gesagten ergibt sich, dass aufgrund des Lärmsanierungsprojekts nicht beurteilt werden kann, ob Erleichterungen nach Art. 14 Abs. 1 LSV erteilt werden können. Ohne vertiefte Abklärung insbesondere des Einbaus eines lärmarmen Belags können keine Erleichterungen gewährt werden. Betreffend die lärmarmen Beläge ist zunächst das Lärminderungspotential genau zu ermitteln. Dabei sind die neusten Entwicklungen in diesem Bereich zu berücksichtigen und insbesondere die Erkenntnisse aus dem Schlussbericht zum nationalen Projekt «Lärmarme Strassenbeläge innerorts» zu beachten. Kann eine lärmreduzierende Wirkung erreicht werden, ist in einem zweiten Schritt die Verhältnismässigkeit der Massnahme zu prüfen. Hier ist unter anderem von Bedeutung, wie viele Personen von einem lärmarmen Belag profitieren. Kann aufgrund eines lärmarmen Belags auf andere Massnahmen wie beispielsweise Lärmschutzwände verzichtet werden, sind damit allfällig verbundene Einsparungen in der Verhältnismässigkeitsprüfung mit zu berücksichtigen. Zur wirtschaftlichen Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen kann die Vollzugshilfe des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) herangezogen werden.¹⁶

b) Die Streitsache erweist sich wegen der unvollständigen Sachverhaltsabklärung im vorinstanzlichen Verfahren als nicht entscheidreif. Es ist nicht Aufgabe der BVD als Beschwerdeinstanz, als erste Instanz abzuklären, ob Massnahmen an der Quelle realisiert werden können. In Gutheissung der Beschwerde wird die angefochtene Verfügung daher aufgehoben und die Sache gestützt auf Art. 72 Abs. 1 VRPG zur weiteren Abklärung an die Vorinstanz zurückgewiesen.¹⁷ Bei diesem Ausgang des Verfahrens ist es nicht nötig, die übrigen Rügen des Beschwerdeführers betreffend die Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg zu behandeln.

5. Kosten

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind keine Verfahrenskosten zu erheben (Art. 108 Abs. 1 und 2 VRPG). Der Beschwerdeführer ist nicht durch einen berufsmässigen Parteivertreter vertreten. Es sind keine Parteikosten zu sprechen (Art. 104 VRPG).

¹⁵ Vgl. auch BGE 119 Ib 463 E. 4.a, BDE 110/2015/130 E. 3.d, BGE 126 II 480 E. 6.c

¹⁶ Einsehbar unter <<https://www.bafu.admin.ch>> Rubriken «Themen, Lärm, Publikationen und Studien, Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen»

¹⁷ Vgl. Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 72 N. 3

III. Entscheid

1. Die Beschwerde wird insoweit gutgeheissen, als dass die Verfügung des Tiefbauamts des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II vom 9. Mai 2019 aufgehoben wird. Die Sache wird zur Behandlung im Sinne der Erwägungen an das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II zurückgewiesen.
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Die Verfahrensakten gehen zurück an das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II.

IV. Eröffnung

- Herrn F. _____, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II (TBA OIK II), mit Beilagen gemäss Ziff. 4, eingeschrieben
- Einwohnergemeinde Mühleberg, zur Kenntnis
- Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Reiterstrasse 11, 3011 Bern, im Haus, zur Kenntnis

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

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.