



Bau- und Verkehrsdirektion

Reiterstrasse 11
3013 Bern
Telefon +41 31 633 30 11
info.ra.bvd@be.ch
www.bvd.be.ch/ra

BVD 140/2021/3

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 17. Juni 2021

in der Beschwerdesache zwischen

C. _____
Beschwerdeführerin 1

D. _____
Beschwerdeführerin 2

E. _____
Beschwerdeführerin 3

und

Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV (TBA OIK IV), Dunantstrasse 13, 3400
Burgdorf

Einwohnergemeinde Huttwil, Stadthaus, 4950 Huttwil

betreffend die Verfügung des Tiefbauamts des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV (TBA OIK IV) vom 4. März 2021 (Verkehrsbeschränkung; Höchstgeschwindigkeit 60 km/h)

I. Sachverhalt

1. Am 4. März 2021 liess das TBA OIK IV eine Verkehrsbeschränkung mit folgendem Inhalt im Anzeiger Trachselwald publizieren:

«4007-21; Verkehrsbeschränkungs-Verfügung

Gemeinde Huttwil

Strassenabschnitt: KS Nr. 23 Kirchberg-Burgdorf-Ramsei-Huttwil-Sursee; Abzweigung Schweinbrunnen bis Huttwilwald.

(...)

Verkehrsordnung: Höchstgeschwindigkeit 60 km/h

Grund der Massnahme: Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der F. _____ . »

2. Gegen diese Verfügung reichten die Beschwerdeführerin 1 am 17. März 2021, die Beschwerdeführerin 2 am 19. März 2021 und die Beschwerdeführerin 3 am 22. März 2021 praktisch gleichlautende Beschwerden bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern

(BVD) ein. Sie beantragen, auf die Verkehrsanordnung Höchstgeschwindigkeit 60 km/h sei zu verzichten und die bisherige Höchstgeschwindigkeitsanordnung beizubehalten. Die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 beantragen zudem eventualiter, die Verkehrsanordnung Höchstgeschwindigkeit 60 km/h sei auf die Nachtzeit (20:00 – 05:00 Uhr) zu beschränken, ansonsten sei die bisherige Höchstgeschwindigkeitsanordnung beizubehalten. Zur Begründung machen sie geltend, laut Unfallkarte des Bundesamtes für Strassen (interaktive Karten) liege der relevante Streckenabschnitt in Bezug auf schwere Strassenverkehrsunfälle mit Hauptursache Geschwindigkeit im Minimalbereich. Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h sei unverhältnismässig. Die Beschwerdeführerin 2 bringt zusätzlich vor, dass die F. _____ nur während wenigen Monaten pro Jahr betrieben werde. Eine grundsätzliche Reduktion der Höchstgeschwindigkeit für die wenigen Monate erachte sie als übertrieben.

3. Das Rechtsamt der BVD, das die Beschwerdeverfahren leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Zudem gab es den Beschwerdeführerinnen Gelegenheit, den Nachweis ihrer Beschwerdebefugnis zu erbringen. Von dieser Möglichkeit machte lediglich die Beschwerdeführerin 1 mit ihrer Stellungnahme vom 18. Mai 2021 Gebrauch. Die Einwohnergemeinde Huttwil reichte keine Stellungnahme ein. Das TBA OIK IV beantragte in seiner Beschwerdevernehmlassung vom 16. April 2021 die Abweisung der Beschwerden, soweit darauf eingetreten werden könne. Auf die Rechtsschriften und Vorakten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Angefochten ist eine Verkehrsbeschränkungsverfügung des TBA OIK IV. Dabei handelt es sich um eine sogenannte Allgemeinverfügung. Allgemeinverfügungen regeln zwar eine konkrete Situation, richten sich aber an einen grösseren, nicht individuell bestimmten Personenkreis. Rechtlich werden sie regelmässig wie eine gewöhnliche Verfügung behandelt. Das gilt insbesondere für das Verfahren und den Rechtsschutz.² Die BVD ist daher zur Behandlung der Beschwerde zuständig (Art. 92 SG³ i.V.m. Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG⁴). Die Beschwerden sind innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden (Art. 67 VRPG). Sie enthalten einen Antrag und eine Begründung (Art. 32 Abs. 2 VRPG).

b) Nach Art. 65 Abs. 1 VRPG ist zur Beschwerde befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung oder den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der Verfügung oder des Entscheids hat (Bst. c). Das ist dann der Fall, wenn jemand durch den Verwaltungsakt stärker als alle anderen betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache steht. Diese Anforderungen sollen die Popularbeschwerde ausschliessen. Nicht zur Beschwerde befugt ist, wer keine eigenen, sondern nur allgemeine oder öffentliche Interessen geltend machen kann.⁵ Die Rechtsmittelbehörde hat von Amtes wegen zu prüfen, ob die Beschwerdebefugnis gegeben ist. Die besondere, beachtenswerte Beziehungsnähe ist aber grundsätzlich von den

¹ Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (OrV BVD; BSG 155.221.191)

² Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl. 2010, N. 923 ff.; BGE 125 I 313 E. 2b

³ Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

⁴ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

⁵ vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1

Beschwerdeführenden selbst darzulegen und nachzuweisen.⁶ Es ist deshalb nachfolgend zu prüfen, ob die Beschwerdeführerinnen beschwerdelegitimiert sind

2. Beschwerdelegitimation

a) Die umstrittene Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit stellt eine sogenannte funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG⁷ dar.⁸ Davon sind die beschwerdeführenden Personen dann besonders berührt, wenn sie die mit der Anordnung bzw. Beschränkung belegte Strasse regelmässig benützen müssen. Dies ist insbesondere bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall, die auf das Befahren des fraglichen Strassenabschnitts angewiesen sind. Demgegenüber genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht.⁹ Die geforderte Regelmässigkeit ist gegeben, wenn die betreffende Person die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchführt.¹⁰ Bei Personen, die in unmittelbarer Nähe der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse wohnhaft oder gewerblich tätig sind, wird vermutet, dass sie diese Strasse mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren und deshalb grundsätzlich zur Beschwerde befugt sind.¹¹ Diese Rechtsprechung bezieht sich auf private Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.¹² Das Verwaltungsgericht tritt aber auch regelmässig auf die Beschwerde von Gewerbetreibenden ein, die ihren Betrieb an der von einer funktionellen Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse haben.¹³ Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung könnten zudem Firmen, die im Transportgewerbe tätig sind oder eigene Waren transportieren, von Beschränkungen des Berufsverkehrs, wie beispielsweise einem Fahrverbot für Lastwagen in der näheren Umgebung, stärker als die Allgemeinheit betroffen sein.¹⁴ Das besondere Berührtsein allein genügt nicht zur Bejahung der Beschwerdelegitimation. Verlangt wird zusätzlich ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der Verfügung. Dies liegt dann vor, wenn die anfechtende Person aus der Gutheissung der Beschwerde einen praktischen Nutzen ziehen könnte.¹⁵ Erforderlich ist auch, dass sich das persönliche Berührtsein und Interesse von jenem der Allgemeinheit abhebt, dass also die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer (wesentlich) stärker als jedermann bzw. in höherem Mass als eine beliebige Drittperson betroffen sind.¹⁶ Der in Aussicht stehende Nachteil muss von gewisser Schwere sein. Das ist in der Regel zu verneinen, wenn die Verkehrsanordnung das Fahren nicht gerade gänzlich untersagt, sondern nur einen kleinen Umweg oder eine tiefere Geschwindigkeit vorschreibt oder gar nur das Vortrittsregime umgestaltet. Ein geringfügiger Zeitgewinn begründet noch keine hinreichende Betroffenheit.¹⁷

⁶ Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 3; VGE 22808/22809 vom 11. September 2007 E. 1.4

⁷ Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

⁸ vgl. statt vieler BGer 1C_17/2010 vom 8. September 2010 E. 1.1 und BGE 136 II 539 E. 1.1

⁹ vgl. BGE 139 II 145 (BGer 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012), nicht publ. E. 1.2, mit weiteren Hinweisen; BGE 136 II 539 E. 1.1, mit weiteren Hinweisen; BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2, mit weiteren Hinweisen; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 197

¹⁰ BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2.1 f.

¹¹ BVR 2009 S. 180 E. 2.4; VGE 2012/349 vom 14. Januar 2013, E. 1.2

¹² Vgl. René Wiederkehr, Die materielle Beschwerde von Nachbarinnen und Nachbarn sowie von Immissionsbetroffenen, in ZBI 2015 S. 347 ff., S. 360

¹³ Vgl. dazu etwa VGE 2015/180/181/186 vom 29. November 2016 E. 1.2; VGE 2015/63/65 vom 28. Oktober 2015 E. 1.1; VGE 2013/167 vom 9. September 2015 E. 1.1

¹⁴ Vgl. BGer 1C_310/2009 vom 17.03.2010 E. 1.4.2

¹⁵ Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 13

¹⁶ Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 15

¹⁷ Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 207; BVR 2009 S. 180 E. 2.4; VGE 22808/22809 vom 11. September 2007 E. 2.4

b) Der Sitz der Beschwerdeführerin 1 befindet sich nicht in unmittelbarer Nähe der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse, sondern an der I. _____ strasse in Huttwil. Die Luftdistanz zur geplanten Verkehrsbeschränkung beträgt circa 4 km. Die Beschwerdeführerin 1 macht geltend, sie nutze den von der Herabsetzung der Geschwindigkeit betroffenen Strassenabschnitt täglich mehrmals mit LKWs. Jegliche Geschwindigkeitsveränderung sei für einen wirtschaftlichen Güterschwerverkehr negativ, verursache zusätzlichen Kraftstoffverbrauch und erzeuge zusätzliche Lärmbelästigung. Eine grobe Berechnung ergibt, dass die betroffene Wegstrecke von insgesamt rund 370 m bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h in rund 18 Sekunden, bei 60 km/h in rund 24 Sekunden zurückgelegt werden kann. Zur Diskussion steht also ein Zeitgewinn von rund sechs Sekunden pro Streckendurchfahrt bei einer Beibehaltung von Tempo 80 km/h. Die etwas längere Fahrzeit bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h stellt eine derart geringfügige Beschränkung oder Behinderung dar, dass sie keine hinreichende Betroffenheit der Beschwerdeführerin 1 zur Anfechtung der Beschränkung zu begründen vermag. Die weiteren Einwände sind Pauschaleinwände und stellen ebenfalls keine besonderen Nachteile der Beschwerdeführerin 1 dar. Vielmehr trifft die umstrittene Geschwindigkeitsherabsetzung die Konkurrenzfirmen der Region sowie die übrigen Fahrerinnen und Fahrer in gleichem Masse wie die Beschwerdeführerin 1. Auch damit lässt sich die Beschwerdebefugnis somit nicht begründen. Die Bejahung der Beschwerdebefugnis würde hier viel mehr bedeuten, die verpönte Popularbeschwerde zu ermöglichen. Andere Gründe, die einen praktischen Nutzen an der Beschwerdeführung erkennen liessen, nennt die Beschwerdeführerin 1 nicht. Solche sind vorliegend auch nicht ersichtlich. Die Beschwerdeführerin 1 ist daher nicht in hinreichendem Masse in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen. Auf ihre Beschwerde kann nicht eingetreten werden.

c) Die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 haben ihren Sitz ebenfalls nicht in unmittelbarer Nähe der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse. Die Beschwerdeführerin 2 hat ihren Sitz in A. _____ in Wasen im Emmental. Der von der angefochtenen Verfügung betroffene Abschnitt der Kantonsstrasse 23 befindet sich etwa 5.6 km Luftdistanz von ihrer Domiziladresse entfernt. Der Sitz der Beschwerdeführerin 3 befindet sich in Wattenwil am K. _____ weg und somit etwa 43 km Luftdistanz vom betroffenen Abschnitt der Kantonsstrasse entfernt. Die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 haben von der Möglichkeit, ihre Beschwerdelegitimation zu begründen, keinen Gebrauch gemacht. Es ist deshalb weder dargetan noch ersichtlich, inwieweit sie von der angefochtenen Verfügung besonders berührt seien sollen bzw. worin ihr besonderes Interesse an der Aufhebung von dieser bestehen solle. Selbst wenn sie bzw. ihre Angestellten den fraglichen Strassenabschnitt regelmässig befahren würden, genügte dies nach dem oben Ausgeführten nicht, um daraus eine Beschwerdelegitimation ableiten zu können. Auf die Beschwerden der Beschwerdeführerinnen 2 und 3 kann daher ebenfalls nicht eingetreten werden.

d) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf die drei Beschwerden mangels Beschwerdelegitimation bzw. mangels deren Begründung nicht eingetreten werden kann. Selbst wenn auf die Beschwerden eingetreten werden könnte, wären sie abzuweisen, wie in den nachfolgenden Erwägungen dargelegt wird.

3. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit

a) Der Bundesrat legte die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ausserorts auf 80 km/h fest (Art. 4a Abs. 1 Bst. b VRV¹⁸ i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Die zulässige Geschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab-

¹⁸ Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)

oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV¹⁹ zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (Bst. d). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Das Gutachten ist Mittel zur richtigen Sachverhaltsfeststellung und soll verhindern, dass ohne genügende Begründung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abgewichen wird. Je nach dem verfolgten Zweck, der örtlichen Situation und möglichen alternativen Lösungen sind unterschiedliche Anforderungen bezüglich Inhalt und Bearbeitungstiefe zu stellen.²⁰ 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 die Massnahme im Hinblick auf das erstrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist.²¹ Der Bund hat den Inhalt des Gutachtens in Weisungen²² näher präzisiert.

b) Aufgrund einer Eingabe der F._____ liess das TBA OIK IV die Situation überprüfen und die nötigen Abklärungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit treffen. Beim Bericht des Ingenieurbüros B._____ vom Februar 2021 (nachfolgend Gutachten) handelt es sich um ein Gutachten im Sinn von Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV. Geprüft wurde die Kantonsstrasse Nr. 23 im Gebiet Schweinbrunnen in den Gemeinden Huttwil und Dürrenroth. Er weist eine Länge von rund 680 m auf und befindet sich ausserorts westlich des Huttwilwaldes (Teilstrecke rund 520 m) sowie östlich des Ortszentrums Dürrenroth (Teilstrecke rund 160 m). Das Gutachten stellte verschiedene Sicherheitsdefizite fest, hauptsächlich eingeschränkte Sichtweiten bei den Zufahrten und Nutzungen entlang der Kantonsstrasse. Diese führten insbesondere während des Betriebs der F._____ zwischen Mai und November zu gefährlichen Manövern. Aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten, der Kurvensituation sowie der unübersichtlichen Haus- und Hofzufahrten existiere sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeit-Veloverkehr eine Sicherheitsproblematik. Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit solle die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fahrradverkehr, sichergestellt werden. Aufgrund der Prüfung mehrerer möglicher Massnahmen empfahl das Gutachten die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h im Bereich der F._____ auf einer Strecke von rund 400 m. Gemäss Gutachten besteht im Bereich der F._____ eine Gefahr, die nicht rechtzeitig erkennbar ist. Zudem bedürften bestimmte Strassenbenützer, vor allem velofahrende Schulkinder, eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes. Das Gutachten kommt deshalb zum Schluss, dass ein ganzjähriges Herabsetzen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit notwendig und zweckmässig sei. Die Massnahme habe keine erheblichen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz oder den Verkehrsablauf. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit werde daher als verhältnismässig beurteilt und zur Umsetzung empfohlen.

¹⁹ Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

²⁰ René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, S. 55 f. N. 66, mit weiteren Hinweisen

²¹ Vgl. BGE 139 II 145 E. 4.3; 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.3 mit weiteren Hinweisen

²² Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) vom 13. März 1990 zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten (Weisungen), einsehbar unter <<https://www.astra.admin.ch>>, Rubriken «Fachleute und Verwaltung, Vollzug Strassenverkehrsrecht, Dokumente betr. Strassenverkehr, Weisungen»

c) Das Gutachten erscheint nachvollziehbar, vollständig und schlüssig. Die Notwendigkeit für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist gegeben. So führen schlecht einsehbare und unübersichtliche Zufahrten, insbesondere im Bereich der F. _____, direkt auf die Strasse. Sich nähernde Fahrzeuge sind nicht frühzeitig erkennbar. Velofahrerinnen und Velofahrer (vor allem velofahrende Schulkinder) bedürfen eines besonderen Schutzes, der aufgrund der Platzverhältnisse nicht anders erreicht werden kann. Was die Zweckmässigkeit betrifft, ist eine Signalisation der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h am zweckmässigsten, wenn diese ganzjährig umgesetzt wird. So kann eine dauerhafte Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr eine grössere Akzeptanz in der Bevölkerung und in Kombination mit baulichen Massnahmen die bessere Wahrnehmbarkeit der besonderen Sichtverhältnisse erreicht werden. Die Motorfahrzeugführerinnen und -führer müssen zwar eine Fahrzeitverlängerung von rund sechs Sekunden in Kauf nehmen, falls sie die ganze Strecke befahren. Aufgrund der überwiegend positiven Auswirkungen, wie etwa der Verringerung des Unfallrisikos und der Erhöhung der Sicherheit der Schulkinder, ist die Temporeduktion allerdings klar als zumutbar zu beurteilen. Die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind somit erfüllt. Das Ziel der Geschwindigkeitsreduktion auf dem fraglichen Kantonsstrassenabschnitt, die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schulkinder, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende, könnte mit einer Beschränkung auf die Nachtzeit (20:00 – 05:00 Uhr) nicht erreicht werden. Die meisten Ein- und Ausfahrten finden tagsüber und nicht in den Nachtstunden statt. Auch die Schulkinder nutzen die Kantonsstrasse auf ihrem Schulweg am Tag und nicht in der Nachtzeit. Selbst wenn auf die Beschwerden eingetreten werden könnte, müssten sie deshalb vollumfänglich abgewiesen werden.

4. Ergebnis und Kosten

a) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf die drei Beschwerden nicht eingetreten werden kann. Selbst wenn darauf eingetreten werden könnte, wären die Beschwerden abzuweisen.

b) Bei diesem Verfahrensausgang unterliegen die Beschwerdeführerinnen 1 bis 3. Sie haben deshalb gestützt auf Art. 108 Abs. 1 VRPG die Verfahrenskosten zu tragen. Diese werden gestützt auf Art. 103 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 19 Abs. 1 und Art. 21 Abs. 3 GebV²³ auf CHF 400.00 pro Beschwerde bestimmt. Ersatzfähige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. 104 VRPG).

III. Entscheid

1. Auf die Beschwerden wird nicht eingetreten.
2. Der Beschwerdeführerin 1 werden Verfahrenskosten in der Höhe von CHF 400.00 zur Bezahlung auferlegt.

Der Beschwerdeführerin 2 werden Verfahrenskosten in der Höhe von CHF 400.00 zur Bezahlung auferlegt.

Der Beschwerdeführerin 3 werden Verfahrenskosten in der Höhe von CHF 400.00 zur Bezahlung auferlegt.

²³ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

Separate Zahlungseinladungen erfolgen, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.

3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

IV. Eröffnung

- C. _____, eingeschrieben
- D. _____, eingeschrieben
- E. _____, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV (TBA OIK IV), mit Mail
- Einwohnergemeinde Huttwil, eingeschrieben

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

Rechtsmittelbelehrung

Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in drei 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.