



Bau- und Verkehrsdirektion

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

BVD 140/2022/29

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 5. Februar 2024

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn C. _____
Beschwerdeführer

und

Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I (TBA OIK I), Schorenstrasse 39,
3645 Gwatt (Thun)

Einwohnergemeinde Meiringen, Rudenz 14, Postfach 532, 3860 Meiringen

betreffend die Verfügung des Oberkreisingenieurkreis I vom 17. November 2022
(2019.BVE.14761; Lärmsanierung)

I. Sachverhalt

1. Der Beschwerdeführer ist Eigentümer der Liegenschaft Meiringen Grundbuchblatt Nr. E. _____ (F. _____ strasse 1. _____). Diese befindet sich in einer Wohnzone W2. Zudem liegt sie im Wirkungsbereich des Lärmsanierungsprojekts Nr. 9531, das die Kantonsstrassen Nrn. 6, 226 und 1111 auf dem Gebiet der Gemeinde Meiringen umfasst.

Bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers wurde für den Sanierungshorizont im Jahr 2033 eine Überschreitung des massgeblichen Immissionsgrenzwerts (IGW) am Tag um 6 dB(A) ermittelt. Im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts wurden Lärmschutzmassnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg geprüft. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wurde als nicht verhältnismässig und damit nicht umsetzbar eingeschätzt. Der Bau einer Lärmschutzwand wurde als wirtschaftlich nicht tragbar beurteilt. Als Lärmschutzmassnahme ist daher einzig der Einbau eines lärm mindernden Belags vorgesehen. Trotz dieser Massnahme verbleibt eine IGW-Überschreitung am Tag von 4 dB(A).

Das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) stellte daher mit Verfügung vom 17. November 2022 fest, dass der Kanton Bern als Strasseneigentümer die Liegenschaft des Beschwerdeführers mit verhältnismässigen Massnahmen nicht ausreichend vor schädlichem und lästigem Strassenlärm schützen könne oder überwiegende Interessen bestehen würden und dass die Voraussetzungen für Erleichterungen von der Sanierungspflicht erfüllt seien.

2. Gegen diese Verfügung erhob der Beschwerdeführer mit Eingabe vom 13. Dezember 2022 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion (BVD). Er stellt folgende Rechtsbegehren:

«Ich beantrage:

1. Die vorliegende Beschwerde mit allen weiteren Beschwerdeverfahren im Sanierungsperimeter zu vereinigen.
2. Den Entscheid vom 17. November 2022 der BVE aufzuheben.
3. Einfordern der Zahlen über Geschwindigkeitsüberschreitungen, während Geschwindigkeitsmessungen der Kantonspolizei Bern an der Umfahrungsstrasse Meiringen, zwischen F. _____-Kreisel und Einmündung I. _____strasse.
4. Eine neue Beurteilung der Lärmbelästigung an Wochenenden in den Sommermonaten bei der betroffenen Liegenschaft unter Berücksichtigung der effektiv gefahrenen Geschwindigkeit; Augenschein vor Ort.
5. Anerkennung der besonderen Umstände in Bezug auf die Lärmemissionen der konkreten Situation bei der Liegenschaft F. _____strasse 1. _____.
6. Dass die geplante Bodenwelle zwischen F. _____-Kreisel und Einmündung I. _____strasse nicht erstellt wird (Kapitel 2.4 Abs. 1. der Verfügung)

Gestützt auf den vorgehenden Punkten die Überprüfung und verhältnismässige Umsetzung von weiteren Massnahmen wie:

7. Die Anordnung von Tempo 30km/h.
8. Installieren einer stationären Geschwindigkeitsmessenanlage als Lärmsanierungsmassnahme.
9. Erstellen einer Lärmschutzwand trotz des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses in Anbetracht der besonderen Umstände.

Eventualitär sind folgende Massnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls umzusetzen:

10. Erstellen einer Lärmschutzwand mittels finanzieller Beteiligung des Liegenschaftsbesitzers oder
11. Finanzielle Beteiligung des Kantons Bern zum Erstellen einer Lärmschutzwand.
12. Prüfen der Möglichkeit zum Erstellen einer stationären Geschwindigkeitsmessenanlage als Lärmsanierungsmassnahme.
13. Prüfen der Möglichkeit zum Erstellen einer geschwindigkeitsabhängigen Lichtsignalanlage, in Verbindung mit einem Fussgängerstreifen für Fussgänger von F. _____ und insbesondere der Campinganlage I. _____ (Einmündung I. _____strasse)»

Er macht insbesondere geltend, die Situation sei für seine Partnerin und die Kinder unerträglich. Insbesondere in den Sommermonaten an schönen Wochenenden sei der Lärm von den vorbeifahrenden Motorrädern in Richtung A. _____ massiv.

3. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVD leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. In der Vernehmlassung vom 12. Februar 2023 beantragt das TBA die Abweisung der Beschwerde. Die Gemeinde Meiringen hat stillschweigend auf das Einreichen einer Stellungnahme verzichtet.

4. Das Rechtsamt gab den Beteiligten Gelegenheit zu Schlussbemerkungen. Von dieser Möglichkeit machte der Beschwerdeführer am 30. Mai 2023 Gebrauch.

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

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

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Gemäss Art. 19 Abs. 1 KLSV² können Verfügungen kantonaler 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. Angefochten ist eine Verfügung des TBA betreffend Lärmsanierung eines Kantonsstrassenabschnitts. Für die Beurteilung von Beschwerden gegen solche Verfügungen ist die BVD zuständig (Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG in Verbindung mit Art. 2 Abs. 1 Bst. f OrV BVD).

b) Der Beschwerdeführer ist Adressat der angefochtenen Verfügung. Als Eigentümer der Liegenschaft F. _____ strasse 1. _____ ist er durch die angefochtene Verfügung besonders berührt, da Erleichterungen von der Lärmsanierungspflicht gewährt wurden. Er hat deshalb ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung (Art. 65 Abs. 1 VRPG). Somit sind sie zur Beschwerdeführung legitimiert. Auf ihre form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist daher vorbehaltlich der nachfolgenden Erwägung einzutreten.

c) Das Beschwerdeverfahren ist auf den Streitgegenstand begrenzt. Diesen bezeichnen die Parteien mit ihren Anträgen innerhalb des Rahmens, den der angefochtene Akt, das sogenannte Anfechtungsobjekt, vorgibt. Die Parteien können den Streitgegenstand im Verlauf des Verfahrens nicht erweitern, sondern nur einschränken.⁴ Anfechtungsobjekt ist die Verfügung der Vorinstanz, mit der der Kanton Bern von der Pflicht befreit wird, weitere Lärmschutzmassnahmen zum Schutz der Liegenschaft des Beschwerdeführers zu ergreifen. Die Vorinstanz erwähnt zwar in der Begründung ihrer Verfügung die Erstellung einer Bodenwelle. Diese ist jedoch nicht Teil des vorliegend umstrittenen Lärmsanierungsprojekts. Mit der angefochtenen Verfügung wird auch nicht die Erstellung einer Bodenwelle als zusätzliche Lärmsanierungsmassnahme angeordnet. Der Antrag, die Bodenwelle zwischen F. _____ -Kreisel und Einmündung I. _____ strasse sei nicht zu erstellen, liegt somit ausserhalb des Streitgegenstands, weshalb insoweit nicht auf die Beschwerde eingetreten werden kann.

d) Der Beschwerdeführer beantragt, dass seine Beschwerde mit allen weiteren Beschwerdeverfahren im Sanierungsperimeter zu vereinigen sei. Bei der BVD sind keine weiteren Beschwerden eingegangen, die den gleichen Gegenstand betreffen. Eine Verfahrensvereinigung steht deshalb nicht zur Diskussion (Art. 17 Abs. 1 VRPG). Der Antrag wird abgewiesen.

2. Grundsätzliches zur Sanierungspflicht

a) Das USG⁵ bezweckt den Schutz der Menschen, Tiere und Pflanzen gegen schädliche oder lästige Einwirkungen (vgl. Art. 1 Abs. 1 USG). Dazu zählen Lärmimmissionen, die durch den Bau und Betrieb von Verkehrswegen erzeugt werden (vgl. Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Art. 7 Abs. 7 Satz 1 USG). Lärm ist durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Emissionsbegrenzungen; Art. 11 Abs. 1 USG). Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art 11 Abs. 2 USG). Die Emissionsbegrenzungen werden verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbe-

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 Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 72 N. 12 ff.

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

lastung schädlich oder lästig werden (Art. 11 Abs. 3 USG). Als Massnahmen zur Emissionsbeschränkung fallen die in Art. 12 Abs. 1 USG genannten Vorschriften in Betracht, namentlich also alle Arten von Bau-, Ausrüstungs-, Verkehrs- und Betriebsvorschriften (Art. 12 Abs. 1 Bst. b und c USG).⁶ Darüber hinaus sind die Behörden berechtigt und gegebenenfalls verpflichtet, im Rahmen ihrer Zuständigkeit weitere Instrumente für die Emissionsbegrenzung einzusetzen.⁷ Art. 13 Abs. 1 USG beauftragt den Bundesrat, Immissionsgrenzwerte für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen festzulegen. Diesem Auftrag kam der Bundesrat in der LSV⁸ nach, in deren Anhängen Belastungsgrenzwerte (Planungswerte, Immissionsgrenzwerte und Alarmwerte; vgl. Art. 2 Abs. 5 LSV) und die dazugehörigen Beurteilungspegel für verschiedene Lärmarten und Empfindlichkeitsstufen festgelegt wurden. Die Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm gehen aus Anhang 3 LSV hervor.

b) Gemäss Art. 16 Abs. 1 USG müssen Anlagen, die den Vorschriften dieses Gesetzes oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen, saniert werden. Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Anlagen, den Umfang der zu treffenden Massnahmen, die Fristen und das Verfahren (Art. 16 Abs. 2 USG). Gestützt darauf hat der Bundesrat in der LSV Vorschriften über Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden ortsfesten Anlagen erlassen (Art. 13-20 LSV). Bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, ordnet die Vollzugsbehörde nach Anhören der Inhaberinnen und Inhaber der Anlagen die notwendigen Sanierungen an (Art. 13 Abs. 1 LSV). Die Anlagen müssen gemäss Art. 13 Abs. 2 LSV so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Bst. a) und dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Bst. b). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, so gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Würde die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen oder stehen ihr überwiegende Interessen entgegen, können Erleichterungen gewährt werden (vgl. Art. 17 USG und Art. 14 LSV). Dies setzt eine gesamthafte Interessenabwägung voraus.

c) Die Liegenschaften des Beschwerdeführers befinden sich an der F._____strasse 1._____ und liegen gemäss Art. 211 Abs. 2 GBR⁹ in der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) II. Hier gelten gemäss Anhang 3 Ziff. 2 LSV folgende Belastungsgrenzwerte für den Strassenverkehrslärm: Ein IGW von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts und ein Alarmwert von 70 dB(A) tags bzw. 65 dB(A) nachts. Gemäss Lärmsanierungsprojekt wurde für das Jahr 2033 ohne Lärmschutzmassnahmen eine Lärmbelastung von 66 dB(A) tags bzw. 48 dB(A) nachts ermittelt. Für den betroffenen Kantonsstrassenabschnitt besteht daher unbestritten eine Sanierungspflicht gemäss Art. 16 USG. Mit der geplanten Lärmschutzmassnahme an der Quelle (Einbau eines lärmindernden Strassenbelags) kann die Lärmbelastung voraussichtlich um 2 dB(A) verringert werden, d. h. sie wird voraussichtlich 64 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht betragen. Somit wird der IGW im Sanierungshorizont 2033 am Tag voraussichtlich um 4 dB(A) überschritten sein.

⁶ Vgl. die Auflistung bei Ariane Ayer/Benoît Revaz, *Droit suisse de l'environnement*, 2017, S. 67 ff.

⁷ Schrade/Loretan in *Kommentar USG*, 2. Aufl. 2004, Art. 12 N. 10

⁸ Lärmschutz-Verordnung des Bundesrats vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41)

⁹ Baureglement der Gemeinde Meiringen vom 9. Juni 2013 (GBR)

3. Lärmermittlung

a) Der Beschwerdeführer macht geltend, insbesondere in den Sommermonaten an schönen Wochenenden sei der Lärm von den vorbeifahrenden Motorrädern in Richtung A. _____ massiv. Durch seine Arbeit bei der Polizei hätten er und seine Nachbarn erwirkt, dass erstmals auf der Umfahrungsstrasse Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt worden seien. Das Resultat spreche für sich; angeblich seien 120 Geschwindigkeitsüberschreitungen innert zwei Stunden gemessen worden. Da insbesondere Motorräder und Sportwagen nach dem Kreisverkehrsplatz stark beschleunigen würden, zweifle er die Messresultate über die Lärmemissionen, die berechnet worden seien, an. An Wochenenden sei zwischen 5.30 und 20.00 Uhr an Schlaf nicht zu denken. Die Liegenschaft F. _____ strasse 1. _____ sei lange vor der Umfahrungsstrasse gebaut worden. Beim Kauf der Liegenschaft im Jahr 2008 sei das Verkehrsaufkommen und damit auch die Lärmimmissionen deutlich geringer gewesen. Massgeblich entscheidend für die Lärmberechnungen seien die vorgegebenen Geschwindigkeiten. Nur wenig berücksichtigt werde die Beschleunigung nach den Kreiseln. Die primäre Lärmbelastung entstehe vor seiner Liegenschaft nicht durch Abrollgeräusche der Reifen, sondern von Fahrzeugen, die in Richtung A. _____ fahren und nach dem Kreisverkehrsplatz stark beschleunigen würden. Weiter werde die signalisierte Höchstgeschwindigkeit häufig massiv überschritten. Obwohl einige Massnahmen geprüft worden seien, seien diese besonderen Umstände nicht berücksichtigt worden. Um diese besonderen Verhältnisse persönlich festzustellen, sei ein Augenschein notwendig. Auch in Bezug auf die durchschnittliche Berechnung sei hier besonderen Umständen Rechnung zu tragen. Während den Wochenenden im Sommer seien die Lärmbelastungen höher.

b) Die Vollzugsbehörde ermittelt die Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen oder ordnet deren Ermittlung an, wenn sie Grund zur Annahme hat, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten sind oder ihre Überschreitung zu erwarten ist (Art 36 Abs. 1 LSV). Die Lärmimmissionen werden als Beurteilungspegel L_r oder als Maximalpegel L_{max} anhand von Berechnungen oder Messungen ermittelt (Art 38 Abs. 1 LSV). Bei Gebäuden werden die Lärmimmissionen in der Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume ermittelt (Art. 39 Abs. 1 Satz 1 LSV). Die Lärmimmissionen sind grundsätzlich anhand der vom Bundesrat festgelegten Belastungsgrenzwerte (Anhänge 3–8 LSV) zu beurteilen (Art. 40 Abs. 1 LSV). Für den Strassenverkehrslärm ist Anhang 3 LSV einschlägig. Danach wird als Mass für die Störungswirkung der Beurteilungspegel L_r verwendet (vgl. Ziff. 31 Abs. 1 Anhang 3 LSV), der auf dem A-bewerteten Mittelungspegel L_{eq} beruht.¹⁰ Dieser wird für den durchschnittlichen Tages- und Nachtverkehr ermittelt, d.h. den stündlichen Verkehr von 06 bis 22 Uhr und von 22 bis 06 Uhr im Jahresmittel. Dabei wird der Verkehr in zwei Teilverkehrsmengen unterteilt. Die Teilverkehrsmenge N_{t1}/N_n 1 umfasst Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, Motorfahräder und Trolleybusse, die Teilverkehrsmenge N_{t2}/N_n 2 umfasst Lastwagen, Sattelschlepper, Gesellschaftswagen, Motorräder und Traktoren. Dieser Mittelungspegel ist massgeblich, wenn es um die Frage geht, ob eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung besteht.

Der Schall, der von einer Anlage ausgeht oder auf einen Ort einwirkt, kann durch Messungen oder Berechnungen ermittelt werden (vgl. Art. 38 Abs. 1 LSV). Berechnungen sind unabdingbar, wenn künftige Auswirkungen in Frage stehen. Zur Beurteilung bestehender Lärmbelastungen wird sehr oft eine Kombination von Mess- und Berechnungsverfahren angewandt; so werden für die Ermittlung des durchschnittlichen Verkehrslärms im Jahresmittel Kurzzeitmessungen vorgenommen, deren Ergebnisse sich aufgrund von Verkehrszählungen bzw. Erfahrungszahlen auf das ganze Jahr umrechnen lassen. Wenn die für die Berechnung erforderlichen Grundlagen vorliegen, ist es mit Hilfe der entsprechenden mathematischen Modelle in vielen Fällen möglich, die voraussichtli-

¹⁰ Vgl. Wolf, in Kommentar USG, 2000, Vorbemerkungen zu Art. 19-25 N. 10 und 18

che Belastung durch typische Lärmquellen relativ genau zu berechnen.¹¹ Messungen und Berechnungen gelten grundsätzlich als gleichwertig. Welche Methode zur Anwendung gelangt, hängt von den Erfordernissen des einzelnen Falles ab.¹² 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. In diesem Fall sind keine weiteren Lärmmessungen notwendig und es darf davon ausgegangen werden, dass die flächendeckenden Modellrechnungen korrekt sind.¹³

c) Das Grundstück des Beschwerdeführers befindet sich circa 25 m vom F. _____-Kreisel entfernt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Gemäss den unbestritten gebliebenen und plausiblen Ausführungen des Beschwerdeführers beschleunigen insbesondere Motorräder und Sportwagen nach der Ausfahrt aus dem Kreisel (zu) schnell, was zu übermässigen Lärmspitzen führt. Es ist daher nachvollziehbar, dass die die Bewohnerinnen und Bewohner der Liegenschaft des Beschwerdeführers die dadurch entstehende Lärmbelastung insbesondere an schönen Sommerwochenenden als nur schwer erträglich empfinden. Gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben wird bei der Beurteilung des Strassenverkehrslärms allerdings auf einen Mittelwert über eine bestimmte Zeitperiode abgestellt. Massgeblich ist der Beurteilungspegel, der aufgrund des durchschnittlichen Tages- und Nachtverkehrs im Jahresmittel ermittelt wird (vgl. Ziff. 32 Abs. 1 Anhang 3 LSV). Einzelne Spitzen, die beispielsweise von schnell beschleunigenden, vorbeifahrenden Motorrädern oder Sportwagen verursacht werden, mögen zwar als Einzelereignisse stark störend sein. Das ändert aber nichts daran, dass letztlich der Mittelungspegel massgeblich für die Beurteilung ist. Dem Antrag des Beschwerdeführers, eine neue Beurteilung der Lärmbelastung an Wochenenden in den Sommermonaten vorzunehmen, kann daher nicht stattgegeben werden. Die Vorinstanz hat im Übrigen berücksichtigt, dass der Verkehr in der Region eine ausgeprägte Saisonalität aufweist. Da während der Winterperiode wesentlich geringere Verkehrsmengen zu verzeichnen sind als in den Sommermonaten, erfolgte die Beurteilung im vorliegenden Strassenlärmsanierungsprojekt nicht auf der Basis des jahresdurchschnittlichen Tages- und Nachtverkehrs, sondern viel mehr aufgrund der Verkehrszahlen der verkehrsreichen Sommermonate. Damit hat die Vorinstanz den besonderen Umstand hinsichtlich der Lärmbelastung (auch) bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers hinreichend Rechnung getragen. Ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers regelmässig überschritten wird, ist fraglich, kann aber offengelassen werden. Die Emissionsberechnungen erfolgen grundsätzlich gestützt auf die signalisierte Geschwindigkeit.¹⁴ Im vorliegenden Fall wird der IGW am Tag bereits dann überschritten, wenn die Lärmermittlung gestützt auf die signalisierte Höchstgeschwindigkeit erfolgt. Der Kanton ist deshalb unbestritten sanierungspflichtig. Ein allenfalls zu korrigierender und somit leicht erhöhter Lärmpegel würde an dieser Ausgangslage nichts ändern.

d) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bezüglich der Lärmprognose für die Liegenschaft des Beschwerdeführers keine Hinweise auf Fehler in der Berechnung oder auf falsche Berechnungsgrundlagen vorhanden sind. Der für den vorliegenden Entscheid rechtlich relevante Sach-

¹¹ Vgl. Wolf, in Kommentar USG, 2000, Vorbemerkungen zu Art. 19-25 N. 11

¹² Vgl. Wolf, in Kommentar USG, 2000, Vorbemerkungen zu Art. 19-25 N. 12

¹³ 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, (nachfolgend: Leitfaden Strassenlärm), S. 27, 31 f.; Wolf, in Kommentar USG, 2000, Vorbemerkungen zu Art. 19-25 N. 11 f.

¹⁴ Vgl. Leitfaden Strassenlärm S. 27

verhalt ergibt sich mit hinreichender Klarheit aus dem vorinstanzlichen Entscheid und aus den Akten. Von einem Augenschein sind ebenso wenig zusätzliche entscheidungswesentliche Erkenntnisse zu erwarten, wie von den Ergebnissen der vom Beschwerdeführer erwähnten Geschwindigkeitsmessungen der Kantonspolizei auf der Umfahrungsstrasse. Die entsprechenden Beweisanträge sind daher abzuweisen.

4. Lärmschutzwand

a) Der Beschwerdeführer beantragt, in Anbetracht der besonderen Umstände sei eine Lärmschutzwand trotz des ungenügenden Kosten-/Nutzen-Verhältnisses zu erstellen. Eventuell sei eine Lärmschutzwand mit finanzieller Beteiligung des Beschwerdeführers zu erstellen oder der Kanton habe sich finanziell an die Erstellung einer Lärmschutzwand durch den Beschwerdeführer zu beteiligen. Zur Begründung macht er geltend, gemäss den Berechnungen für den Bau einer Lärmschutzwand seien die Investitionskosten pro geschützte Person zu hoch. Dabei sei nicht in Erwägung gezogen worden, dass er als Liegenschaftsbesitzer gewillt sein könnte, einen Beitrag an die Lärmschutzwand zu leisten. Eine ortsansässige Firma habe ihm offeriert, die Lärmschutzwand kostengünstig zu erstellen. Er erwarte, dass sich der Kanton Bern beim Bau einer Lärmschutzwand zumindest finanziell beteilige. In seinen Schlussbemerkungen ergänzt der Beschwerdeführer, er habe zwei Offerten für eine Lärmschutzwand eingeholt. Beide würden die im Lärmsanierungsprojekt ermittelten maximal wirtschaftlich tragbaren Kosten von 189 180 Franken um mehrere zehntausend Franken unterschreiten. Zudem würden im Leitfaden Strassenlärm für eine Lärmschutzwand Kosten von 1200 Franken pro Quadratmeter verwendet. Aus welchem Grund ein Drittel Mehrkosten berechnet würden, könne nicht nachvollzogen werden.

b) Auch nach dem Einbau eines lärm mindernden Belags verbleibt bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers am Tag eine Überschreitung des IGW um 4 dB(A). Im Lärmsanierungsprojekt wurde daher als weitere Massnahme der Emissionsbegrenzung der Bau einer Lärmschutzwand geprüft, aber als wirtschaftlich untragbar beurteilt. Dieses Ergebnis wird vom Beschwerdeführer bestritten. Gemäss Leitfaden Strassenlärm wird die wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen anhand einer Methode bewertet, mit der die Kosten dem Nutzen von Lärmschutzmassnahmen gegenübergestellt werden.¹⁵ Bezweckt wird damit, dass die Beurteilung der Kostenverhältnismässigkeit und Interessenabwägung auf einer einheitlichen Grundlage erfolgt.¹⁶ Angestrebt wird die wirtschaftlich günstigste Lösung der Sanierung unter Einhaltung der IGW.¹⁷ Es handelt sich somit um eine standardisierte Interessenabwägung zwischen den Kosten und dem Nutzen einer baulichen Sanierungsmassnahme. Für kleine Projekte oder zusammenhängende baulichen Massnahmen mit Kosten von 500 000 Franken und weniger reicht für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit und Kostenwirksamkeit die Ermittlung des Kosten-Nutzen-Faktors (KNF) (maximal 5000 Franken Investitionskosten pro geschützte Person mit Belastung > IGW und dB Wirkung) aus. Für die Berechnung des Faktors werden nur diejenigen Personen berücksichtigt, die im Ausgangszustand ohne Massnahmen über den IGW belastet sind und von den Massnahmenwirkungen profitieren.¹⁸ Die Ermittlung der Anzahl Wohneinheiten erfolgt grundsätzlich vor Ort und in Abhängigkeit der Nutzung der lärmempfindlichen Räume. Zudem wird nicht auf die aktuelle Anzahl der Personen abgestellt, die in den betroffenen Wohnungen leben. Es gilt vielmehr ein pauschaler Ansatz von drei Personen pro Wohneinheit.¹⁹ Die maximal

¹⁵ Vgl. Leitfaden Strassenlärm, S. 20

¹⁶ BAFU (Hrsg.), Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen, Optimierung der Interessenabwägung, Ergänzung zur BUWAL-Schriftenreihe Umwelt Nr. 301, Stand: 2006 (nachfolgend: Vollzugshilfe Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit), S. 7

¹⁷ Leitfaden Strassenlärm, S. 21

¹⁸ Leitfaden Strassenlärm, S. 22

¹⁹ Vgl. Leitfaden Strassenlärm, Anhang 4c S. 8

verträglichen Investitionskosten liegen bei 80 000 Franken pro geschütztes Haus oder 40 000 Franken pro geschützte Wohnung über dem IGW.²⁰ Die Lärmschutzwand muss zudem eine Wirkung von mindestens 5 dB(A) aufweisen.²¹

c) Im (überarbeiteten) Sanierungsprojekt wurde die Wirtschaftlichkeit einer Lärmschutzwand geprüft, die sowohl die Liegenschaft des Beschwerdeführers als auch die benachbarte Liegenschaft schützt. Diese weist eine Länge von 57 Meter und eine Höhe von 2.6 Meter auf. Die Fläche beträgt somit 148.2 Quadratmeter. Da die beiden Liegenschaften über eine dazwischenliegende Privatstrasse erschlossen werden, ist zusätzlich ein Tor erforderlich. Zur Berechnung der Obergrenze der wirtschaftlich tragbaren Kosten wurde grundsätzlich auf den im Leitfaden Strassenlärm erwähnten KNF von 5000 Franken pro dB(A) und pro geschützte Person abgestellt, wobei der Teuerung Rechnung getragen wurde. Gestützt darauf wurden maximal wirtschaftlich tragbare Kosten von 189 180 Franken ermittelt. Obwohl die Liegenschaft des Beschwerdeführers zurzeit als Einfamilienhaus genutzt wird, wurde dabei berücksichtigt, dass zwei Wohnungen vorhanden sind. Andernfalls wäre wie bei der Nachbarliegenschaft beim Hochparterre und dem ersten Obergeschoss je mit 1.5 Personen über dem IGW gerechnet worden, was eine Reduktion der maximal wirtschaftlich tragbaren Kosten um gut 55 000 Franken auf 134 000 Franken bewirkt hätte. Die Berechnung der effektiven Investitionskosten der Lärmschutzwand basiert auf einem Richtpreis von 600 Franken pro Quadratmeter Lärmschutzwand. Für die Gesamtkosten (Richtpreis inklusive Zusatzkosten, Bepflanzung, Planung, Mehrwertsteuer etc.), der auch die Kosten des Türflügels enthält, wurde ein Betrag von 1553 Franken pro Quadratmeter eingesetzt. Die effektiven Kosten belaufen sich gemäss Sanierungsprojekt somit auf rund 230 000 Franken, weshalb die wirtschaftliche Tragbarkeit verneint wurde. Es trifft zwar zu, dass die beiden Offerten, die der Beschwerdeführer mit seinen Schlussbemerkungen eingereicht hat, deutlich günstigere Erstellungskosten für die fragliche Lärmschutzwand prognostizieren. Abgesehen davon, dass fraglich ist, ob die beiden Offerten die gleichen Positionen berücksichtigt haben, wie die im Lärmsanierungsprojekt ausgewiesenen effektiven Kosten, ist Folgendes zu beachten: Massgeblich ist eine standardisierte Interessenabwägung zwischen den Kosten und dem Nutzen einer baulichen Sanierungsmassnahme. Die Berechnung der effektiven Investitionskosten einer Lärmschutzwand, die der Obergrenze der wirtschaftlich tragbaren Kosten gegenübergestellt wird, stellt eine Kostenschätzung dar, die auf Erfahrungswerten basiert. Im Zeitpunkt der Ausarbeitung eines Lärmsanierungsprojekts sind lediglich die erforderlichen Masse, nicht aber die konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzwand bekannt. Bei den verwendeten Angaben zu den Gesamtkosten handelt es sich daher um Richtwerte. Diese Werte basieren auf aktuellen Ausführungsprojekten des Kantons. Erfahrungsgemäss betragen die Durchschnittskosten für einen Quadratmeter Lärmschutzwand 1500 Franken. Es trifft zwar zu, dass im Leitfaden Strassenlärm ein Betrag von 1200 Franken genannt wird. Dieser Durchschnittswert ist allerdings nicht mehr aktuell, stammt doch der Leitfaden Strassenlärm aus dem Jahr 2006. Unter Berücksichtigung der Bauteuerung erscheint der verwendete kantonale Durchschnittswert von 1500 Franken pro Quadratmeter daher plausibel. Mit der Verwendung dieses Durchschnittswerts wird eine kantonsweite Gleichbehandlung der vom Verkehrslärm betroffenen Bevölkerung gewährleistet. Die Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit ist daher im vorliegenden Fall nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Gestützt auf die Beurteilung nach dem KNF erweist sich die Erstellung einer Lärmschutzwand als unverhältnismässig.

d) Der Entscheid für oder gegen eine Lärmschutzmassnahme hat aufgrund objektiver Kriterien zu erfolgen, die für alle Betroffenen gleich sind. Er kann nicht von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der jeweiligen Eigentümerschaft bzw. deren Bereitschaft, Kosten zu übernehmen, abhängen. Sind die Voraussetzungen für Erleichterungen erfüllt, wird die Anlageinhaberin bzw. der Anlageinhaber von der Sanierungspflicht befreit. Selbst wenn die betroffene Eigentümerschaft in

²⁰ Vgl. Vollzugshilfe Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit), S. 21

²¹ Vgl. Leitfaden Strassenlärm, S. 38

einem solchen Fall bereit ist, die Kosten, die die Grenze der Verhältnismässigkeit übersteigen, zu übernehmen, kann die Anlageinhaberin bzw. der Anlageinhaber nicht zur Sanierung und damit zur Übernahme des grössten Teils der Kosten gezwungen werden. Eine unverhältnismässige Massnahme wird nicht dadurch verhältnismässig, dass sich die vom Strassenlärm betroffene Eigentümerschaft finanziell daran beteiligt.²² Der Kanton muss die Lärmschutzwand somit auch dann nicht realisieren, wenn der Beschwerdeführer bereit ist, einen Teil der Kosten zu übernehmen. Ebenso wenig kann sich der Kanton an den Erstellungskosten beteiligen, falls der Beschwerdeführer auf eigene Kosten eine Lärmschutzwand erstellt. Weder das USG noch die LSV sehen Staatsbeiträge an Lärmschutzwände vor. Es besteht daher keine rechtliche Grundlage für die Auszahlung eines (anteilmässigen) Beitrages an die Erstellung einer Lärmschutzwand.

e) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Lärmschutzwand mit der erforderlichen Wirkung wirtschaftlich nicht tragbar wäre. Der Kanton kann daher nicht verpflichtet werden, eine Lärmschutzwand zu erstellen. Das gilt selbst dann, wenn der Beschwerdeführer bereit ist, sich an den Kosten zu beteiligen. Für Staatsbeiträge für die Erstellung einer Lärmschutzwand besteht keine rechtliche Grundlage. Die Beschwerde erweist sich daher insoweit als unbegründet.

5. Weitere Lärmsanierungsmassnahmen

a) Der Beschwerdeführer beantragt die Prüfung und Umsetzung weiterer Massnahmen wie die Anordnung von Tempo 30 km/h, das Installieren einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage sowie eventuell das Erstellen einer geschwindigkeitsabhängigen Lichtsignalanlage in Verbindung mit einem Fussgängerstreifen für die Fussgängerinnen von F._____ und der Campinganlage I._____. Zur Begründung macht er im Wesentlichen geltend, gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung seien weitere Massnahmen zu prüfen. Diesen Vorgaben sei nicht vollumfänglich entsprochen worden.

Die Vorinstanz macht geltend, eine Änderung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit könne nur vollzogen werden, wenn die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit kumulativ gegeben seien. Ein wesentliches Kriterium sei dabei das Erscheinungsbild der Strasse. Die Liegenschaft des Beschwerdeführers liege an der Umfahrungsstrasse von Meiringen, die Mitte der 1960er-Jahre in Betrieb genommen worden sei. Sie liege von F._____ bis nach A._____ ausserhalb von Ortschaften und weise ein entsprechendes Erscheinungsbild auf. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit sei im Bereich des F._____-Kreisels und somit auch im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers bereits auf 60 km/h herabgesetzt. Eine weitergehende Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf der ausgesprochen verkehrsorientierten Ausserortsstrecke falle aufgrund der Strassenraumgestaltung ausser Betracht. Zudem würde diese voraussichtlich nicht eingehalten werden. Eine Geschwindigkeitsmessanlage oder eine geschwindigkeitsabhängige Lichtsignalanlage seien nicht zweckmässig, da die IGW bereits bei der Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit überschritten seien. Alle tauglichen Lärmsanierungsmassnahmen seien geprüft worden. Diejenigen, die technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar seien, seien in das Lärmsanierungsprojekt aufgenommen worden.

b) Gemäss Art. 17 Abs. 1 USG gewähren die Behörden Erleichterungen, wenn eine Sanierung im Einzelfall unverhältnismässig wäre. Bei Lärmsanierungen gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde (Art. 14 Abs. 1 Bst. a LSV) oder wenn überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Heimatschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (Art. 14 Abs. 1 Bst. b LSV). Die Gewährung von

²² VGE 2012/270 vom 4. Juni 2013 E. 3.2

Erleichterungen zur Überschreitung der IGW in einer bestimmten Situation ist eine Ausnahmebewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen darf und restriktiv gehandhabt werden muss. Sie setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Sanierungsmassnahmen und ihre Auswirkungen hinreichend geprüft wurden. Allerdings müssen nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projiziert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschlossen werden.²³ Hingegen fallen einzelne Massnahmen aber nicht bereits deshalb ausser Betracht, weil nach der kantonalen Zuständigkeitsordnung unterschiedliche Direktionen für die Durchführung der Lärmsanierungen einerseits und für die Sanierungsmassnahme andererseits zuständig sind. Ansonsten könnten geeignete umweltrechtliche Massnahmen aus organisatorischen Gründen nicht erfolgen, was einer Vereitelung des Bundesrechts gleichkäme.²⁴

c) Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung stellt die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich eine geeignete Massnahme der Emissionsbegrenzung bei sanierungsbedürftigen Strassen dar, hängt doch die Lautstärke vorbeifahrender Motorfahrzeuge neben anderen Faktoren wesentlich von der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Eine Temporeduktion ist zudem eine verhältnismässig günstige Massnahme, die in Abhängigkeit der konkreten Gegebenheiten eine Wirksamkeit von bis zu 3 dB(A) aufweisen und insbesondere störende Lärmspitzen mindern kann.²⁵ Im Rahmen des Sanierungsprojekts wurde eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zwar geprüft, jedoch als nicht umsetzbar eingeschätzt und daher nicht weiterverfolgt. Die Prüfung betraf allerdings lediglich Strecken mit Tempo 50 km/h. Soweit ersichtlich, wurde im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers eine Geschwindigkeitsreduktion als Lärmschutzmassnahme nicht näher geprüft, sondern bereits aufgrund der Strassenraumgestaltung verworfen. Die Prüfung von Temporeduktionen erfolgte zudem gestützt auf die kantonale Arbeitshilfe «Abweichende Höchstgeschwindigkeit» vom 15. September 2017. In der Zwischenzeit hat das BAFU ein «Prüfschema für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Haupt- und übrigen Strassen» publiziert, das eine davon abweichende Beurteilungsmethode vorschlägt. Bevor Erleichterungen gewährt werden können, ist daher die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduktion im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers vertieft zu prüfen. Zu prüfen ist bei dieser Gelegenheit auch, ob die vom Beschwerdeführer geforderten Anlagen, insbesondere eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage, geeignet sind, einer (weiteren) Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zum Durchbruch zu verhelfen²⁶ oder ob dazu andere Massnahmen, wie beispielsweise eine visuelle Umgestaltung des Strassenraums oder ein Geschwindigkeitsanzeiger (sog. "Speedy") in Frage kommen. Da gemäss Angaben des Beschwerdeführers die primäre Lärmbelastung hauptsächlich von Fahrzeugen stammt, die nach dem F. _____-Kreisels stark beschleunigen, kommen zudem Sensibilisierungsmassnahmen wie beispielsweise ein Lärmdisplay in Betracht. Bestehen Zweifel an der Wirksamkeit dieser Massnahmen, kann sich zudem ein zeitlich begrenzter Versuch aufdrängen.

d) Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass Erleichterungen nach Art. 14 Abs. 1 LSV nur erteilt werden können, wenn alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft sind. Ob dies im vorliegenden Fall zutrifft, kann aufgrund des Lärmsanierungsprojekts der Vorinstanz nicht abschliessend beurteilt werden. Ohne nähere Abklärung des Lärminderungspotentials einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers, allenfalls kombiniert mit flankierenden Massnahmen, oder der Installation eines Lärmdisplays, können keine Erleichterungen gemäss Art. 14 Abs. 1 LSV gewährt werden. Die Streitsache erweist sich somit wegen der unvollständigen Sachverhaltsabklärung im vorinstanzli-

²³ BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020 E. 4.1 mit weiteren Hinweisen

²⁴ BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020 E. 4.2

²⁵ BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020 E. 4.3.4 mit weiteren Hinweisen

²⁶ Vgl. dazu BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020 E. 4.4

chen Verfahren als nicht entscheidreif. Es ist nicht Aufgabe der BVD als Beschwerdeinstanz, als erste Instanz abzuklären, ob weitere Massnahmen an der Quelle realisiert werden können. Die Beschwerde erweist sich deshalb insofern als begründet. In teilweiser 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.

6. Kosten

a) Die Verfahrenskosten im Beschwerdeverfahren bestehen aus einer Pauschalgebühr (Art. 103 Abs. 1 VRPG). Für Entscheide in einer Verwaltungsjustizsache wird eine Pauschalgebühr von CHF 200.– bis CHF 4000.– erhoben (Art. 19 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 GebV²⁷). In Anwendung dieser Bestimmungen werden die Verfahrenskosten auf CHF 1200.– festgesetzt.

Laut Art. 108 Abs. 1 VRPG werden die Verfahrenskosten der unterliegenden Partei auferlegt, es sei denn, das prozessuale Verhalten einer Partei gebiete eine andere Verlegung oder die besonderen Umstände rechtfertigen, keine Verfahrenskosten zu erheben. Als unterliegend gilt im Allgemeinen, wer mit seinen Anträgen nicht durchdringt. Nur teilweise obsiegt, wer nicht mit allen Hauptbegehren oder nur mit einem Eventualantrag durchdringt.²⁸ Der Beschwerdeführer dringt mit seiner Beschwerde insoweit durch, als weitere Sanierungsmassnahmen an der Quelle geprüft werden müssen. Er gilt daher als zu drei Vierteln obsiegend. Er hat deshalb einen Viertel der Verfahrenskosten, ausmachend CHF 300.–, zu tragen. Die restlichen drei Viertel der Verfahrenskosten trägt demnach der Kanton.

b) Der Beschwerdeführer ist nicht anwaltlich vertreten. Es sind keine entschädigungspflichtigen Parteikosten angefallen (Art. 104 Abs. 1, 2 und 4 VRPG).

III. Entscheid

1. Soweit auf die Beschwerde eingetreten werden kann, wird sie teilweise gutgeheissen. Die Verfügung des Obergeringenieurkreises I des Tiefbauamts vom 17. November 2023 wird aufgehoben. Die Sache wird zur Behandlung im Sinne der Erwägungen an den Obergeringenieurkreis I des Tiefbauamts zurückgewiesen.
2. Der Beschwerdeführer hat Verfahrenskosten in der Höhe von CHF 300.– zu bezahlen. Das Inkasso erfolgt mit separater Zahlungseinladung.
3. Parteikosten werden keine gesprochen.

IV. Eröffnung

- Herrn C. _____, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Obergeringenieurkreis I (TBA OIK I), eingeschrieben
- Einwohnergemeinde Meiringen, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Fachstelle Lärmschutz, im Haus, zur Kenntnis

²⁷ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

²⁸ Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 108 N. 4

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 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.