

100.2019.175U
KEP/NUI/SRE

Verwaltungsgericht des Kantons Bern
Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil des Einzelrichters vom 30. Januar 2020

Verwaltungsrichter Keller
Gerichtsschreiberin Nuspliger

A. _____
vertreten durch Rechtsanwalt ...
Beschwerdeführer

gegen

Kanton Bern
handelnd durch den Regierungsrat, dieser vertreten durch die Direktion für
Inneres und Justiz, Münstergasse 2, Postfach, 3000 Bern 8
Beschwerdegegner

und

Einwohnergemeinde Hilterfingen
handelnd durch den Gemeinderat, Staatsstrasse 18, 3652 Hilterfingen

betreffend Strassenplan «Sanierung Chartreuse-Kreuzung»; Nichteintreten
auf die Einsprache (RRB 393/2019 vom 1. Mai 2019)



Sachverhalt:

A.

Das Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis (OIK I), der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE; heute: Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern [BVD]) plant unter anderem, auf der Kantonsstrasse Nr. 221, Abschnitt Thun-Gunten-Interlaken, in der Einwohnergemeinde (EG) Hilterfingen die Kreuzung Staatsstrasse/Chartreusestrasse/Ländtestrasse (nachfolgend: Chartreuse-Kreuzung) in einen vierarmigen Kreisel umzugestalten. Dazu legte das TBA den Strassenplan «Sanierung Chartreuse-Kreuzung» (nachfolgend: Strassenplan) vom 26. August 2014 bis 24. September 2014 öffentlich auf. Dagegen gingen eine Einsprache und eine Mitwirkungseingabe ein. An der Gemeindeversammlung vom 3. Dezember 2014 wurde der Verpflichtungskredit für den Gemeindeanteil am Projekt unter der Bedingung bewilligt, dass die Personenunterführung samt Liftanlagen bestehen bleibt. Das TBA passte den Strassenplan an und legte die Projektänderung «Unterführung samt Liften bleibt bestehen» vom 28. September 2015 bis 27. Oktober 2015 erneut auf. Am 26. Oktober 2015 erhob unter anderen A._____ Einsprache. Am 24. März 2016 fand eine Einspracheverhandlung statt. Mit Verfügung vom 6. Juli 2017 trat die BVE auf die Einsprache von A._____ nicht ein und erliess den Strassenplan.

B.

Gegen diese Verfügung erhob A._____ am 10. August 2017 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Bern. Dieser wies die Beschwerde mit Entscheid vom 1. Mai 2019 ab.

C.

Dagegen hat A._____ am 17. Mai 2019 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Er beantragt, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben und die Sache sei zur materiellen Prüfung der Einsprache vom 26. Oktober 2015 an die Vorinstanz bzw. an die BVE zurückzuweisen.

Der Kanton Bern schliesst mit Beschwerdeantwort vom 20. Juni 2019 auf Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Die EG Hilterfingen hat sich nicht vernehmen lassen. A._____ hat am 16. August 2019 erneut zur Sache Stellung genommen und zwei Fotos eingereicht (Beschwerdebeilagen 3 und 4). Der Kanton Bern hat mit Schreiben vom 5. September 2019 an seinem Antrag festgehalten, aber auf weitere Bemerkungen verzichtet. Die EG Hilterfingen hat mit Schreiben vom 9. September 2019 zur Eingabe von A._____ Stellung genommen, mit dem sinngemässen Antrag, die Beschwerde sei abzuweisen soweit darauf einzutreten sei und die Beschwerdebeilage 4 sei als Beweismittel abzulehnen. Zur Eingabe der EG Hilterfingen hat sich A._____ am 16. Oktober 2019 vernehmen lassen und ein weiteres Foto eingereicht (Beschwerdebeilage 5). Die EG Hilterfingen hat am 7. November 2019 auf eine Stellungnahme verzichtet und der Kanton Bern hat sich nicht vernehmen lassen.

Erwägungen:

1.

1.1 Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig (vgl. auch Art. 32 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11]). Die Vorinstanz hat dem Beschwerdeführer die Einsprachebefugnis abgesprochen und damit die Nichteintretensverfügung der BVE geschützt. Im Streit um die eigene Verfahrensle-

gitimation ist zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt, wer Verfahrensrechte ausüben will (Art. 79 Abs. 1 VRPG; BVR 2011 S. 498 [VGE 2010/495 vom 19.5.2011] nicht publ. E. 1.1; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 79 N. 3). Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

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

1.3 Die Beurteilung von Beschwerden gegen Beschwerdeentscheide, die ein Nichteintreten der Verfügungs- oder Einsprachebehörde zum Gegenstand haben, fällt in die einzelrichterliche Zuständigkeit (Art. 57 Abs. 2 Bst. c des Gesetzes vom 11. Juni 2009 über die Organisation der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft [GSOG; BSG 161.1]; BVR 2011 S. 498 [VGE 2010/495 vom 19.5.2011] nicht publ. E. 1.3; Beschluss der erweiterten Abteilungskonferenz vom 29.11.2010).

2.

Umstritten und zu prüfen ist, ob die Vorinstanz die Einsprachebefugnis des Beschwerdeführers zu Recht verneint und damit die Nichteintretensverfügung der BVE geschützt hat. Zur Ausgangslage ergibt sich Folgendes:

2.1 Die Staatsstrasse ist eine Kantonsstrasse (Durchgangsstrasse) und bildet die Hauptverbindung des rechten Thunerseeufers nach Thun. Die Chartreuse-Kreuzung liegt im Ortszentrum von Hünibach. Hier münden die Chartreusestrasse und die Ländtestrasse (Gemeindestrassen) in die Staatsstrasse. Die Chartreusestrasse bildet einer der Hauptanschlüsse der Gemeinde Hilterfingen in die Kantonsstrasse. Die Ländtestrasse ist eine Verbindung zur Schiffsanlegestelle sowie zum Fuss- und Radweg entlang dem Thunersee in Richtung Thun. Im Bereich der Kreuzung quert eine Personenunterführung die Strasse. Das Strassenplanprojekt sieht unter anderem vor, die Chartreuse-Kreuzung in einen Kreisel umzugestalten. Der Kreisel wird so platziert, dass die Personenunterführung samt Liftanlagen erhalten werden kann (zum Ganzen Technischer Bericht Sanierung Chart-

reuse-Kreuzung vom 23.9.2015 [nachfolgend: Technischer Bericht], act. 3B S. 3 und 7; angefochtener Entscheid Sachverhalt Bst. A und E. 2.1).

2.2 Die Vorinstanz bestätigte das Nichteintreten der BVE, mit der Begründung, der Beschwerdeführer habe kein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung des Strassenplans und er sei daher nicht zur Einsprache legitimiert (angefochtener Entscheid E. 2.3 ff.). Der Beschwerdeführer bringt zusammengefasst vor, auf ihn wirke sich der Strassenplan negativ aus, sowohl als Grundeigentümer im Quartier östlich des Vorhabens als auch als Verkehrsteilnehmer, der den betroffenen Strassenabschnitt regelmässig befahre: Der geplante Kreisell führe zu einer unnötigen Verkehrsbehinderung. Ortskundige würden bei einem Stau ausweichen, was zu Mehrverkehr mit entsprechenden Emissionen und neuen Gefahrensituationen auf seiner Wohnstrasse führe. Dadurch werde auch die Zu- und Wegfahrt von seinem Haus beeinträchtigt. Zudem sei er als Autofahrer, Fahrradfahrer und Fussgänger mit Verzögerungen und Gefährdungen konfrontiert, weil der geplante Kreisell verschiedene Vorschriften nicht einhalte (u.a. mehrfache Verstösse gegen die Schweizer Normen [SN] der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute [VSS], namentlich die Norm «Knoten im Kreisverkehr» SN 640 263).

3.

3.1 Die Befugnis zur Anfechtung von Strassenplänen richtet sich sinngemäss nach Art. 35 Abs. 2 Bst. a des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0; vgl. Art. 29 SG i.V.m. Art. 102 Abs. 4 und Art. 60 Abs. 2 BauG; vgl. VGE 2009/206 vom 24.11.2009 [bestätigt durch BGE 136 II 539] E. 1.2.1).

3.2 Die Einsprachebefugnis nach Art. 60 Abs. 2 i.V.m. Art. 35 Abs. 2 Bst. a BauG setzt voraus, dass die beschwerdeführende Person über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids zieht. Ein schutzwürdiges Interesse liegt vor, wenn die tatsächliche oder rechtliche Situation der betroffenen Person durch den Ausgang des Verfah-

rens beeinflusst werden kann, so dass von der Abwendung eines materiellen oder ideellen Nachteils gesprochen werden kann. Der Nachteil muss persönlich und unmittelbar sein. Diese Anforderungen grenzen die Beschwerde betroffener Drittpersonen von der unzulässigen Populärbeschwerde ab. Beschwerdegründe Privater, mit denen ein bloss allgemeines öffentliches Interesse an der richtigen Anwendung des Rechts verfolgt wird, ohne dass der beschwerdeführenden Person im Fall des Obsiegens ein praktischer Nutzen entsteht, sind unzulässig (BVR 2013 S. 343 E. 4.1, 2011 S. 498 E. 2.3, 2006 S. 261 E. 2.2; BGE 141 II 50 E. 2.1, 136 II 281 E. 2.2; Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I/II, 4. Aufl. 2013/2017, Art. 60 N. 3 Bst. a).

3.3 In einer spezifischen Beziehungsnähe zur Streitsache stehen bei Verfahren betreffend Sondernutzungsplänen – ebenso wie im Baubewilligungsverfahren – naturgemäss die Nachbarinnen und Nachbarn des von der Planung betroffenen Gebiets. Deren Einsprachebefugnis hängt davon ab, ob und inwiefern die bewilligte Anlage bzw. die festgelegte Nutzung sich nachteilig auf ihr Grundstück auswirken kann. Ein Kriterium für die Beurteilung der Einsprachebefugnis von Nachbarinnen und Nachbarn ist die räumliche Nähe von deren Grundstück zum umstrittenen Vorhaben. Nach der Rechtsprechung ist dieses Erfordernis bis zu einem Abstand von 100 m zu bejahen. Allerdings ergibt sich die Legitimation nicht schon allein aus der räumlichen Nähe, sondern erst aus einer daraus herrührenden besonderen Betroffenheit. Eine solche wird vor allem in Fällen bejaht, in welchen von einer Anlage mit Sicherheit oder grosser Wahrscheinlichkeit Emissionen auf das Nachbargrundstück ausgehen. Eine weitere Umschreibung der einspracheberechtigten Nachbarinnen und Nachbarn kann sich aufgrund der konkreten Gegebenheiten rechtfertigen, namentlich aber dort, wo besonders starke Emissionen zur Diskussion stehen. Massgebend ist stets eine Gesamtwürdigung anhand der tatsächlichen Verhältnisse im konkreten Fall (BVR 2013 S. 343 E. 4.2, 2011 S. 498 E. 2.4; BGE 140 II 214 E. 2.3, 136 II 281 E. 2.3.1).

3.4 Im Fall eines Strassenbauprojekts hat das Bundesgericht auf seine Rechtsprechung zur Legitimation bei funktionellen Verkehrsbeschränkungen verwiesen und die Beschwerdebefugnis von Anwohnerinnen und An-

wohnern bejaht, welche die Strasse regelmässig benützen und durch Verzögerungen bei der Zu- und Wegfahrt sowie eine Abnahme der Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden könnten (BGer 1C_317/2010 und 1C_319/2010 vom 15.12.2010, in ZBI 2011 S. 612 E. 5.4 ff. mit Bemerkungen von Arnold Marti; BVR 2013 S. 343 E. 4.3; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 35-35c N. 17a). Im Zusammenhang mit einem anderen Strassenprojekt hielt das Bundesgericht fest, dass regelmässige Benützerinnen und Benutzer des betroffenen Strassenabschnitts nicht per se zu dessen Anfechtung legitimiert sind, sondern nur wenn glaubhaft erscheint, dass das Projekt für sie unter Würdigung der gesamten Umstände Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat; konkret vermochte das gelegentliche Warten hinter einem haltenden Bus noch keine besondere Betroffenheit zu begründen (BGer 1C_43/2011 vom 8.4.2011 E. 7 m.H. auf BGE 113 Ia 426 E. 3b betr. Strassenkorrektionsmassnahmen).

4.

4.1 Der Beschwerdeführer ist weder Eigentümer noch Bewohner einer unmittelbar an das Strassenbauvorhaben angrenzenden Parzelle. Er ist Eigentümer der Parzelle Hilterfingen Gbl. Nr. ... an der Stationsstrasse ... und Anwohner des Quartiers, das östlich an den Planperimeter angrenzt. Sein Wohnort liegt via Stationsstrasse/Staatsstrasse rund 550 m bzw. via Stationsstrasse/Chartreusestrasse rund 430 m und 220 m Luftlinie vom Strassenbauvorhaben entfernt (vgl. Routenplaner auf <www.google.ch/maps>; angefochtener Entscheid E. 2.3; Ausdruck in unpag. Vorakten act. 3C Register 6). Mit einem Abstand von deutlich mehr als 100 m fehlt die erforderliche räumliche Nähe zwischen dem Grundstück des Beschwerdeführers und dem Strassenplanperimeter. Allfällige vom Betrieb des Kreisels ausgehende Emissionen werden sich nicht bis zum Grundstück des Beschwerdeführers auswirken, was der Beschwerdeführer auch zu Recht nicht geltend macht. Die Vorinstanz scheint aber im Grundsatz nicht in Frage zu stellen, dass der Beschwerdeführer die Chartreuse-Kreuzung regelmässig befährt, um nach Thun zu gelangen (angefochtener Entscheid E. 2.4). Dies ist aufgrund der örtlichen Situation auch ohne weiteres nachvollziehbar: Mit der Vorinstanz ist zwar festzuhalten, dass die

Chartreuse-Kreuzung nicht der einzige Strassenknoten ist, der das Quartier des Beschwerdeführers erschliesst. Zudem verfügt der Beschwerdeführer über die Möglichkeit, via eine Alternativroute (Ried- und Rufelistrasse) nach Thun zu gelangen. Bei der Chartreuse-Kreuzung handelt es sich aber um die Ortsdurchfahrt in Hünibach. Für die Fahrt in Richtung Thun führt der direkteste und kürzeste Weg via die Chartreuse-Kreuzung. Es leuchtet ohne weiteres ein, dass der Beschwerdeführer für den Weg nach Thun die für den Durchgangsverkehr vorgesehene Hauptstrasse ohne Geschwindigkeitsbegrenzung benutzt, anstelle sich den (längeren) Weg durch weitgehend verkehrsberuhigte Quartiere zu bahnen. Ebenso weist der Beschwerdeführer zutreffend darauf hin, dass er mit dem Fahrrad durch das Quartier viel mehr Höhenmeter bestreiten muss als über die die Route via die Hauptstrasse (vgl. Beschwerde Rz. 20).

4.2 Zwar stellte das Bundesgericht in BGer 1C_317/2010 und 1C_319/2010 vom 15. Dezember 2010 E. 5.6 scheinbar nur darauf ab, ob die Beschwerdeführenden die von den angefochtenen Massnahmen betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen würden, ohne eine klar wahrnehmbare Beeinträchtigung in konkreten Interessen zu verlangen. Aus dem gesamten Entscheid wird aber ersichtlich, dass es darüber hinaus ebenfalls eine mögliche klar wahrnehmbare Beeinträchtigung annahm (Verzögerung für die Zu- und Wegfahrt zu und von den Liegenschaften und Verschlechterung der Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger [E. 5.4 f.]; zum Ganzen die Entscheidbemerkungen von Arnold Marti in ZBI 2011 S. 612 ff., 618). Zudem nahm das Bundesgericht in BGer 1C_43/2011 vom 8. April 2011 E. 7 Stellung zum an sich zu spät in das Verfahren vorgebrachten Argument des regelmässigen Befahrens und hielt fest, dass dieses alleine nicht genügt (vgl. vorne E. 3.4). Daher ist im Folgenden zu prüfen, ob es glaubhaft erscheint, dass der Beschwerdeführer nebst dem regelmässigen Befahren des streitbetroffenen Abschnitts auch die von ihm geltend gemachten nachteiligen Auswirkungen des Strassenbauvorhabens in Kauf zu nehmen hat.

4.3 Der Beschwerdeführer rügt, dass entgegen der Ansicht der Vorinstanz mit Verkehrsverlagerungen auf seiner Wohnstrasse zu rechnen sei, da der motorisierte Individualverkehr bei Verkehrsstaus von jeder Aus-

weichmögliche Gebrauch mache, was bei Wochenendstaus (1 bis 2 h) bereits heute der Fall sei. Mit der projektierten ovalen Sonderkonstruktion des Kreisels müsse künftig auch werktags mit Stau vor dem Kiesel und folglich mit Umfahrungen gerechnet werden (Beschwerde Rz. 18 f.). – Es ist unbestritten, dass es am rechten Thunerseeufer zu Stausituationen kommt. Gemäss dem Technischen Bericht weist die Staatsstrasse einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 14'600 Motorfahrzeugen auf. An Wochenenden dominiert der Freizeitverkehr und bei gutem Wetter staut sich der Verkehr von Thun bis nach Hilterfingen oder sogar Oberhofen (zum Ganzen Technischer Bericht S. 8 f.). Auch die Gemeinde bestätigt, dass die Staus in erster Linie auf das hohe Verkehrsaufkommen an schönen Sommertagen und auf den Pendlerverkehr zu den üblichen Stosszeiten zurückzuführen sei, weil sich der Verkehr für die Einfahrt nach Thun stauet (Eingabe vom 9.9.2019, act. 8). Die Vorinstanz hat festgehalten, dass der geplante Kiesel die Durchfahrtsgeschwindigkeit auf der Staatsstrasse zwar senken werde, deswegen aber nicht mit einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Stationsstrasse zu rechnen sei (angefochtener Entscheid E. 2.3). Das erscheint aus folgenden Gründen als plausibel: Zu Verkehrsspitzenzeiten werden sich die durch den Kiesel allenfalls entstehenden Verzögerungen im Vergleich zur heutigen Situation (Kreuzung) entweder gar nicht oder nur unwesentlich auswirken. Dass es einzig wegen der Gestaltung als Kiesel und der projektierten ovalen Form auch werktags zu Staus mit Umfahrungen kommen soll, kann zudem praktisch ausgeschlossen werden. Gemäss Knotenzählungen auf der Chartreuse-Kreuzung zu Abendspitzenzeiten Ende August 2015 stehen die Verkehrsströme in allen Richtungen zusammengefasst in einem Verhältnis von 91% (Kantonsstrasse) zu 9% (Gemeindestrassen; Technischer Bericht S. 9). Das geringe Verkehrsaufkommen zu und von den Gemeindestrassen wird daher kaum dazu führen, dass es für die Verkehrsteilnehmenden auf der Kantonsstrasse zu längeren Wartezeiten kommen kann. Vielmehr wird der Kiesel den Verkehrsfluss verstetigen, indem sich die durchschnittlichen Wartezeiten reduzieren (Fachdokumentation 2.278 «Infrastruktur-Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum» der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu], 2017, S. 44, abrufbar unter: <www.bfu.ch>). Mit Auswirkungen bis zur 300 m entfernten Einmündung der Stationsstrasse ist daher nicht zu rechnen. Dies lässt sich auch mit Angaben aus dem Techni-

schen Bericht zur Leistungsfähigkeit der Kreuzung im Vergleich zu einem Kreisel stützen: Bei der Verkehrsmenge aus dem Jahr 2015 weist der Bericht für die Chartreuse-Kreuzung die Qualitätsstufe C aus (gut, mittlere Wartezeit 15-25 Sekunden). Ein Kreisel würde die Qualitätsstufe A erreichen (sehr gut, mittlere Wartezeit unter 10 Sekunden; zum Ganzen Technischer Bericht S. 23). Selbst wenn mit dem Beschwerdeführer davon ausgegangen wird, dass der Kreisel zu unnötigen zusätzlichen Staus führt, ist mithin von kurzen Wartezeiten auszugehen. Diese werden kaum bewirken, dass eine Umfahrung des Kreisels via Stationsstrasse attraktiv erscheint, zumal sich der Weg nicht nur erheblich verlängert sondern auch durch engere Quartierstrassen führt. Da es unwahrscheinlich ist, dass der Kreisel relevante Verkehrsverlagerungen auf die Stationsstrasse bewirkt, ist auch nicht davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer zusätzliche Emissionen oder Gefährdungssituationen auf seiner Wohnstrasse in Kauf nehmen muss. Ebenso wird der Beschwerdeführer in der Zu- und Wegfahrt zu seinem Grundstück nicht zusätzlich beeinträchtigt. Bei der Chartreuse-Kreuzung handelt es sich nicht um die einzige Verbindung zum Quartier, weshalb die Ausgangslage von vornherein nicht mit BGer 1C_317/2010 und 1C_319/2010 vom 15. Dezember 2010 vergleichbar ist. Dort hat das Bundesgericht eine Beeinträchtigung der Zu- und Wegfahrt bejaht, weil die Kreuzung mit einer bestehenden separaten Fahrspur als einzige Verbindung zum Quartier durch einen Kreisel ersetzt werden sollte, mit der Folge, dass die Quartierbewohnerinnen und -bewohner auf der gleichen Fahrspur mit dem Durchgangsverkehr gewisse Verzögerungen in Kauf nehmen mussten (vgl. BGer 1C_317/2010 und 1C_319/2010 vom 15.12.2010 E. 5.4).

4.4 Der Beschwerdeführer begründet seine Einsprachebefugnis weiter mit inhaltlicher Kritik am Strassenbauvorhaben. Zusammengefasst macht er u.a. Folgendes geltend (vgl. Beschwerde Rz. 21 Bst. a-k): Der Kreishügel verschlechtere die Sicht. Der Fussgängerstreifen östlich des Kreisels schaffe unnötige Konflikte und erhöhe die Unfallgefahr (Staus und Auffahrunfälle). Es bestehe eine Unfallgefahr für Fussgängerinnen und Fussgänger in Richtung Bank und Coop, weil Metallpfosten und eine Trottoirverengung ohne Fussgängerschutz vorgesehen seien. Der Fussgängerstreifen bei der Ländtestrasse befinde sich zu nahe am Kreisel. Die Rückverset-

zung der Einmündungen verschlechtere die Sicht bei der Kreiseinfahrt. Zudem bringt er Kritik an der Form und Ausgestaltung des Kreisels an (falsche Oberfläche Innenring und fehlender Absatz von 4 cm). Deshalb sei der Ablenkungswinkel vom Mittelring aus zu messen, weshalb dieser nicht eingehalten sei. Ausserdem bestehe wegen dem fehlenden Absatz und der falschen Oberfläche die Gefahr, dass der Kreisel mit überhöhter Geschwindigkeit befahren werde. Der Kreisel und die Fussgängerstreifen führten zu einer Überschreitung der Grenzwerte der Lärm- und Abgasimmissionen (wegen Abbremsen und Beschleunigen). – Diese materiellen Vorbringen betreffen einerseits eine derart minimale Verschärfung der bestehenden Situation, dass diese keine besondere Betroffenheit begründen. Andererseits handelt es sich um allgemeine Interessen an der richtigen Anwendung des Rechts, was ihn nicht mehr betrifft als alle anderen Verkehrsteilnehmenden, die den Kreisel ebenfalls befahren.

4.5 Der Beschwerdeführer rügt schliesslich, dass das TBA als Teil der BVE offensichtlich von seiner Einspracheberechtigung ausgegangen sei. Ansonsten hätte das TBA ihn weder zu einer Einsprachverhandlung eingeladen noch mit einer Projektänderung auf eine seiner Rügen reagiert. Im Nachhinein etwas anders zu behaupten sei rechtsmissbräuchlich (Beschwerde Rz. 25). – Indem das TBA mit dem Einsprecher eine Einsprachverhandlung durchführte und eine Projektänderung vornahm, hat es weder eine Vertrauensgrundlage geschaffen noch hat es sich widersprüchlich verhalten. Es hat damit nicht verbindlich entschieden, dass der Beschwerdeführer zur Einsprache legitimiert ist. Nicht das TBA, sondern die BVE entschied über die unerledigten Einsprachen und erliess den Strassenplan (Art. 32 Abs. 1 SG). Dabei hatte sie auch zu prüfen, ob die Sachurteils- bzw. Prozessvoraussetzungen bei den Einsprecherinnen und Einsprechern erfüllt sind (vgl. Art. 20a VRPG). Die Vorinstanz hat daher zu Recht festgehalten, dass der Beschwerdeführer daraus nichts zu seinen Gunsten ableiten kann (angefochtener Entscheid E. 2.5).

4.6 Nach dem Gesagten geht aus den Erwägungen der Vorinstanz klar hervor, weshalb sie kein schutzwürdiges Interesse des Beschwerdeführers angenommen hat. Anders als der Technische Bericht stellt das vom Beschwerdeführer erwähnte Schreiben des OIK I vom 16. April 2003 nicht auf

die heute eingesetzten Situationsmodelle zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit von Kreiseln ab (vgl. Beschwerde Rz. 7 mit Hinweis auf Beschwerdebeilage 10, act. 3A pag. 61; Beschwerdeantwort vom 20.6.2019 act. 3). Insoweit kann der Beschwerdeführer daraus nichts für seine Einsprachebefugnis ableiten. Der massgebliche Sachverhalt zur Beurteilung der Einsprachebefugnis ergibt sich darüber hinaus mit hinreichender Klarheit aus den Akten. Die vom Beschwerdeführer vor Verwaltungsgericht eingereichten Fotoaufnahmen von Verkehrssituationen vor seinem Grundstück sind von vornherein nicht geeignet aufzuzeigen, dass das umstrittene Strassenbauprojekt Verkehrsverlagerungen auf seiner Wohnstrasse bewirken kann. Die Fotos tragen mithin nichts zur Entscheidungsfindung bei. Unter diesen Umständen erübrigt sich ein Entscheid über den Antrag der Gemeinde, wonach die Beschwerdebeilage 4 nicht verwendet werden soll (vgl. Eingabe Gemeinde vom 9.9.2019 act. 8; vgl. vorne Bst. C). Weitere Beweismassnahmen erübrigen sich ebenfalls. Die Beweisanträge (Augenschein, Gutachten zu den Auswirkungen des Umfahrungsverkehrs) werden abgewiesen (vgl. Beschwerde Rz. 19 und 21 Bst. h).

5.

Die Vorinstanz hat folglich die Einsprachebefugnis des Beschwerdeführers zu Recht verneint; die Beschwerde ist abzuweisen. Bei diesem Ergebnis kann offenbleiben, wie es sich damit verhält, dass der Beschwerdeführer erst gegen die Projektänderung Einsprache erhoben hat (vgl. Beschwerdeantwort vom 15.9.2017, act. 3A pag. 29 ff., 30). Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig und hat keinen Anspruch auf Parteikostenersatz (Art. 108 Abs. 1 und 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG).

Demnach entscheidet der Einzelrichter:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 1'500.--, werden dem Beschwerdeführer auferlegt.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
 - Beschwerdeführer
 - Beschwerdegegner
 - Einwohnergemeinde Hilterfingenund mitzuteilen:
 - Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern

Der Einzelrichter:

Die Gerichtsschreiberin:

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.