

100.2022.294U
STE/IMA/SRE

Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 16. April 2024

Verwaltungsrichterin Arn De Rosa, Abteilungspräsidentin
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichterin Steinmann
Gerichtsschreiberin Imfeld

A. _____ AG
handelnd durch die statutarischen Organe
vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdeführerin

gegen

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

und

Einwohnergemeinde Lyss
handelnd durch den Gemeinderat, Marktplatz 6, Postfach 368, 3250 Lyss

betreffend Strassenplan «Umgestaltung Bürenstrasse Lyss, Abschnitt Hir-
schenkreisel bis Einmündung Busswilstrasse» (RRB Nr. 806/2022 vom
17. August 2022; 2021.STA.642)



Prozessgeschichte:

A.

Der Kanton Bern plant, die Bürenstrasse in Lyss (Kantonsstrasse Nr. 22) zwischen dem Hirschenkreisel und der Einmündung Busswilstrasse umzugestalten, um die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen und den Kurvenbereich für den Schwerverkehr zu verbreitern. Mit Verfügung vom 27. November 2009 erliess die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE; heute: Bau- und Verkehrsdirektion [BVD]) den Strassenplan «Umgestaltung Bürenstrasse, Hirschenplatz – Einmündung Rosengasse 2» und wies eine Einsprache der A._____ AG ab, soweit sie darauf eintrat. Die A._____ AG führte dagegen erfolglos Beschwerde beim Regierungsrat. Die gegen dessen Entscheid erhobene Beschwerde hiess das Verwaltungsgericht, soweit es darauf eintrat, dahingehend gut, dass es den angefochtenen Entscheid aufhob und die Sache zur Neu Beurteilung im Sinn der Erwägungen an den Regierungsrat zurückwies (Ermittlung des rechtserheblichen Sachverhalts insbesondere bezüglich Verkehrssicherheit); soweit weitergehend wies es die Beschwerde ab (VGE 2011/159 vom 13.12.2011).

B.

Nach Abschluss eines baupolizeilichen Verfahrens zwischen der A._____ AG und der Einwohnergemeinde (EG) Lyss nahm die BVE Ende 2016 das Strassenplanverfahren für die Umgestaltung der Bürenstrasse in Lyss erneut in Angriff. Am 30. März 2021 erliess die BVD den Strassenplan «Umgestaltung Bürenstrasse Lyss, Abschnitt Hirschenkreisel bis Einmündung Busswilstrasse» (nachfolgend: Strassenplan) und wies die Einsprache der A._____ AG ab, soweit sie darauf eintrat.

C.

Gegen diese Verfügung erhob die A. _____ AG am 6. Mai 2021 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Bern. Dieser wies die Beschwerde mit Entscheid vom 17. August 2022 ab.

D.

Dagegen hat die A. _____ AG am 19. September 2022 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragt, der Entscheid des Regierungsrats vom 17. August 2022 sei aufzuheben und es sei festzustellen, dass die Verfügung der BVD vom 30. März 2021 nichtig sei; eventuell sei die Verfügung aufzuheben und der Strassenplan nicht zu genehmigen (Rechtsbegehren 1). Allenfalls sei der Entscheid des Regierungsrats vom 17. August 2022 aufzuheben und die Sache zur Neuurteilung an diesen, eventuell an die BVD, zurückzuweisen (Rechtsbegehren 2).

Der Kanton Bern beantragt mit Beschwerdeantwort vom 18. Oktober 2022 die Abweisung der Beschwerde. Die EG Lyss hat mit Stellungnahme vom 28. September 2022 keine eigenen Begehren gestellt, aber festgehalten, dass sie den Inhalt des Strassenplans unterstützt.

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 Beschwerdeführerin hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, ist durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder An-

derung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Mit Blick auf das legitime Bedürfnis, den Schein einer nichtigen Anordnung ausdrücklich beseitigen zu lassen, gilt dies auch für das Feststellungsbegehren (vorne Bst. D; BVR 2013 S. 536 E. 3.2). Hingegen erübrigt sich aufgrund des Devolutiveffekts die Aufhebung der Verfügung der BVD (vorne Bst. D). Auf die Beschwerde ist folglich insoweit nicht einzutreten. Im Übrigen sind die Bestimmungen über Form und Frist eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG) und ist auf die Beschwerde einzutreten.

1.2 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG). Es auferlegt sich allerdings insoweit Zurückhaltung, als für die Beurteilung besondere Sach- oder Fachkenntnisse erforderlich sind, über die es nicht gleichermassen verfügt wie die (kantonalen und kommunalen) Verwaltungsbehörden mit ihren Fachleuten und -stellen. Auch soweit die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken, übt das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung bei der Überprüfung des Entscheids (BVR 2016 S. 507 E. 1.4, 2014 S. 451 E. 1.3; VGE 2019/428 vom 12.2.2021 E. 1.2; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 80 N. 14).

2.

2.1 Neubau und Änderung einer Strasse werden mit einem Strassenplan bewilligt (Art. 28 Abs. 1 SG). Die BVD erlässt den Strassenplan im Verfahren der kantonalen Überbauungsordnung, sofern die Strasse den bau-, planungs- und umweltrechtlichen sowie allen übrigen anwendbaren Bestimmungen entspricht (Art. 29, Art. 32 Abs. 1 und Art. 33 SG). Der Strassenplan hat die Wirkungen einer kantonalen Überbauungsordnung (Art. 36 Abs. 1 SG). Er umschreibt den Zweck des Vorhabens und zeigt die Linienführung, die Höhenkoten, die Entwässerung, die seitlichen Zutritte und die Anpassungen der benachbarten Grundstücke. Er enthält zudem eine Schätzung der Baukosten (Art. 35 SG). Art. 3 SG legt Wirkungsziele der Strassenplanung fest: Strassen sind so zu planen, dass die Summe aller Wirkungen dauerhaft

zu einer Verbesserung des Lebensraums führt (Bst. a), dass sie die wirtschaftliche und touristische Entwicklung unterstützen (Bst. b) und wirtschaftlich tragbar sind (Bst. c). Die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind aufeinander abzustimmen (Bst. d) und die negativen Auswirkungen der Mobilität möglichst gering zu halten (Bst. e).

2.2 Gemäss Art. 21 Abs. 1 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) i.V.m. Art. 57 Abs. 1 der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) sind bei der Erstellung von Bauten und Anlagen (und damit auch von Strassen) die anerkannten Regeln der Baukunde einzuhalten. Personen und Sachen dürfen weder durch den Bauvorgang noch durch den Bestand oder Betrieb von Bauten und Anlagen gefährdet werden. Im Einzelnen gelten die Bestimmungen der BauV, die Vorschriften der Spezialgesetzgebung sowie die Vorschriften und Richtlinien der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA). Die Normen und Empfehlungen der Fachverbände sind ergänzend zu beachten (Art. 57 Abs. 2 BauV). Mangels konkreter Gesetzesvorschriften darüber, wie eine Strasse gebaut bzw. betrieben werden soll, können bei Strassenplanungen die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS; im Folgenden: VSS-Normen) als Entscheidhilfe beigezogen werden. Es handelt sich dabei um anerkannte Regeln der Baukunde. Die VSS-Normen sind aber keine Rechtsnormen, sondern lediglich Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere vor dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, standhalten müssen. Sie dürfen daher nicht unbesehen der konkreten Verhältnisse der Entscheidung zugrunde gelegt werden (etwa BGer 1C_209/2022 vom 25.8.2022 E. 6.1; VGE 2019/428 vom 12.2.2021 E. 2.3, je mit weiteren Hinweisen; Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I/II, 5. Aufl. 2020/2024, Art. 21/21a N. 7). Trotz mangelnder Gesetzeskraft können auch die Arbeitshilfen des Tiefbauamts des Kantons Bern (TBA) mitberücksichtigt werden (VGE 2019/428 vom 12.2.2021 E. 2.3; zur Berücksichtigung von Verwaltungsverordnungen statt vieler BGE 146 I 105 E. 4.1; BVR 2018 S. 139 E. 2.3).

2.3 Da der Strassenplan einen Sondernutzungsplan darstellt (Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 88/89 N. 1; vorne E. 2.1), setzt sein Erlass eine umfassende Interessenabwägung voraus, bei der unter anderem geprüft werden muss, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen (Art. 3 und Art. 2 Abs. 1 Bst. b der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV; SR 700.1]; vgl. zu Strassenplänen BGer 1C_567/2020 und 1C_568/2020 vom 1.5.2023, in URP 2023 S. 521 E. 5.1, 1C_528/2018 und 1C_530/2018 vom 17.10.2019, in URP 2020 S. 190 E. 4.1; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 88/89 N. 11; vgl. zur Methodik der Interessenabwägung namentlich Pi-erre Tschannen, in Praxiskommentar RPG: Richt- und Sachplanung, Inter-essenabwägung, 2019, Art. 3 N. 19 ff.). Die mit der Planung befassten Behörden sind allerdings nur verpflichtet, ernsthaft in Betracht fallende Alternativen näher zu prüfen. Varianten, die gewichtige Nachteile oder keine wesentlichen Vorteile aufweisen, können bereits aufgrund einer summarischen Prüfung ausgeschieden werden (BGE 139 II 499 E. 7.3.1; BGer 1C_567/2020 und 1C_568/2020 vom 1.5.2023, in URP 2023 S. 521 E. 5.1; zum Ganzen VGE 2019/428 vom 12.2.2021 E. 2.5, 2019/388 vom 5.10.2020 E. 2.3).

3.

Zum massgebenden Sachverhalt lässt sich den Akten Folgendes entnehmen:

3.1 Die Bürenstrasse ist eine Kantonsstrasse, die als verkehrorientiert eingestuft ist und als Velohaupttroute das Dorfzentrum von Lyss mit verschiedenen Schulanlagen und Bildungszentren verbindet. Zudem stellt sie eine wichtige überregionale Strassenverbindung dar. Nach der Einmündung der Buswilstrasse südöstlich des Bahnhofs Lyss verläuft die Bürenstrasse parallel zu den Gleisen der Bahnlinie Biel-Bern geradeaus Richtung Süden, bevor sie bei der Einmündung des südlichen Teils der Rosengasse eine Kurve nach Südwesten macht und durch die Bahnunterführung zum Hirschenkreisel führt. Im Bereich der erwähnten Kurve verbindet ein Fussgängerstreifen das Trottoir auf beiden Seiten der Bürenstrasse. Südlich der Einmündung

der Buswilstrasse sowie vor dem Hirschenkreisel quert zudem je ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel die Bürenstrasse. An der Bürenstrasse 1 befindet sich die im Eigentum der Beschwerdeführerin stehende Parzelle Lyss Gbbl. Nr. 1 _____, die nördlich durch die Verzweigung Buswilstrasse/Bürenstrasse und südlich durch die Kurve der Bürenstrasse sowie die Bahnunterführung abgegrenzt wird. Zwischen der Parzelle und der Bürenstrasse verläuft ein Trottoir. Die Parzelle ist mit einer Gewerbeliegenschaft und einem Garagengebäude überbaut. Im südlichen Bereich der Parzelle befindet sich ein viertelkreisförmiger Vorplatz, der nördlich durch die Südfassade der Liegenschaft, westlich durch die Bahnunterführung und im Übrigen durch das angrenzende Trottoir der Bürenstrasse begrenzt wird. Der Platz wird zum Warenumschlag benutzt, wobei die Zu- und Wegfahrt über das Trottoir erfolgt. Auf dem Platz nördlich des Garagengebäudes zwischen Bürenstrasse und Bahnlinie befinden sich Parkfelder (vgl. zum Ganzen Geoportal des Kantons Bern, Basiskarte, einsehbar unter: <www.topo.apps.be.ch/pub/map>; Technischer Bericht des TBA zur Umgestaltung Bürenstrasse Lyss, Abschnitt Hirschenkreisel bis Einmündung Buswilstrasse vom 10.10.2019 [nachfolgend: Technischer Bericht], Ziff. 2.3 und Anhang 3 und 4, sowie Situationsplan Ist-Zustand 1:200 zur Umgestaltung Bürenstrasse Lyss, Abschnitt Hirschenkreisel-Einmündung Buswilstrasse, beide in Akten BVD 6B, Beilagen 5 f.).

3.2 Der Strassenplan sieht unter anderem vor, das Trottoir ab dem nördlichen Ende der Parzelle der Beschwerdeführerin bis zum Fussgängerstreifen vor dem Hirschenkreisel aufzuheben. Es wird ersetzt durch ein schmäleres Bankett, das entlang des Grundstücks der Beschwerdeführerin bis zur Ausfahrt vom südlichen Vorplatz begehbar sein wird, von dort Richtung Kreisel hingegen nicht mehr. Durch die Aufhebung des Trottoirs kann die Strassenfläche verbreitert werden. Damit wird namentlich Platz geschaffen für bergaufwärts führende Radstreifen: entlang der nördlichen Strassenseite von der Bahnunterführung Richtung Hirschenkreisel und auf der südlichen Strassenseite von der Einmündung des südlichen bis zur Einmündung des nördlichen Teils der Rosengasse. Zudem soll der Fussgängerstreifen im Kurvenbereich vor der Parzelle der Beschwerdeführerin aufgehoben werden (vgl. Technischer Bericht Ziff. 5.2; Situationsplan 1:200 [nachfolgend: Situationsplan] und Signalisations- und Markierungsplan 1:200 zur Umgestaltung

Bürenstrasse Lyss, Abschnitt Hirschenkreisel-Einmündung Buswilstrasse, beide in Akten BVD 6B, Beilagen 1 und 7).

4.

Die Beschwerdeführerin rügt zunächst, es sei zu Unrecht kein separates Mitwirkungsverfahren durchgeführt worden (Beschwerde S. 6 ff.).

4.1 Nach Art. 58 Abs. 3 Bst. c BauG ist es zulässig, die Mitwirkung der Bevölkerung bei Planungen im Rahmen des Einspracheverfahrens einzuräumen, wenn die vorgesehene Änderung der Grundordnung oder einer Überbauungsordnung nicht von allgemeinem Interesse ist. Diese Vereinfachung ist namentlich angebracht, wenn nach der Art des Geschäfts keine für die Ausarbeitung der Vorlage grundlegenden Hinweise zu erwarten sind, so dass allfällige Anregungen oder Einwendungen nötigenfalls noch im Zug des Einspracheverfahrens berücksichtigt werden können. Das kann insbesondere bei Änderungen der Fall sein, die nur wenige Grundstücke betreffen (VGE 2021/70 vom 25.5.2022 E. 3.2, 2018/244 vom 6.12.2019 E. 5.2; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 58 N. 6 Bst. c).

4.2 Die BVD hat bei der öffentlichen Auflage des Strassenplans auf die gleichzeitige Mitwirkungsmöglichkeit im Rahmen des Einspracheverfahrens hingewiesen (sog. kombiniertes Verfahren; Akten BVD 6C Register 1). Neben fünf Einsprachen, darunter jene der Beschwerdeführerin, ging denn auch eine Mitwirkungseingabe aus der Nachbarschaft ein (Akten BVD 6C Register 10). Der Strassenplan sieht die Umgestaltung der Bürenstrasse auf einer Länge von lediglich 210 m vor (vgl. Technischer Bericht Ziff. 1.2) und damit auf einem eher kurzen Strassenabschnitt. Insbesondere die umstrittene Aufhebung des Trottoirs und des Fussgängerstreifens im Kurvenbereich betrifft vorab Personen, die zu Fuss zur Liegenschaft der Beschwerdeführerin gelangen wollen, und damit einen beschränkten Personenkreis. In Richtung des Hirschenkreisels oder von dort kommend werden sie einen gewissen Umweg in Kauf nehmen müssen (vgl. hinten E. 5.5). Aus der anderen Richtung, namentlich vom Bahnhof her, ändert die Strassenplanung nichts für Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Weg an die Bürenstrasse 1.

Dass der Strassenabschnitt von einer unbestimmten Anzahl Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern genutzt wird, begründet entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin kein allgemeines Interesse im Sinn von Art. 58 Abs. 3 Bst. c BauG, wäre ein solches doch sonst bei Strassenplanungen immer gegeben. Das allgemeine Interesse ist nicht gleichzusetzen mit dem öffentlichen Interesse, wie es für jede Planung gegeben sein muss (vgl. VGE 2021/70 vom 25.5.2022 E. 3.3). Passantinnen und Passanten sind von der Strassengestaltung nur in geringem Ausmass betroffen. Aus objektiver Sicht haben die baulichen Massnahmen auf dem fraglichen Strassenabschnitt sowohl unter räumlichen als unter sachlichen Gesichtspunkten keine Bedeutung, die erheblich über den Kreis der direkt Betroffenen hinausgeht. Zudem sieht der Strassenplan bloss die Umgestaltung des Strassenabschnitts und kein gänzlich neues Verkehrsregime vor. Auch wenn eine im Dorfzentrum liegende wichtige Strasse betroffen ist, waren nach der Art des Geschäfts somit keine für die Ausarbeitung der Vorlage grundlegenden Hinweise zu erwarten, die nicht im Einspracheverfahren hätten berücksichtigt werden können. Demnach ist nicht davon auszugehen, dass ein separates Mitwirkungsverfahren zusätzliche Meinungen und Vorschläge aufgezeigt hätte, zumal sowohl der Bevölkerung als auch (Verkehrs-)Verbänden die Möglichkeit einer Mitwirkungsangabe und einer Einsprache in einem Zeitpunkt offenstand, in dem eine abschliessende Interessenabwägung noch bevorstand (BGE 135 II 286 E. 4.2.3; vgl. auch BGE 143 II 467 E. 2.1 f. [Pra 107/2018 Nr. 94]). Nach dem Gesagten ist nicht zu beanstanden, dass die BVD die Mitwirkung mit dem Einspracheverfahren zusammengelegt hat. Eine Rechtsverletzung bzw. gar Nichtigkeit wegen eines schwerwiegenden Verfahrensfehlers liegt entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführerin nicht vor.

5.

In der Sache rügt die Beschwerdeführerin, die Aufhebung des Trottoirs sowie des Fussgängerstreifens im Kurvenbereich gefährde die Verkehrssicherheit.

5.1 Mit dem Strassenplan sollen unter anderem das Trottoir, das auf der nördlichen Strassenseite vom Fussgängerstreifen nach dem Hirschenkreisel

bis zum Fussgängerstreifen vor der Einmündung der Buswilstrasse verläuft (im Folgenden: nördliches Trottoir), aufgehoben und von der Bahnunterführung bzw. vom Kurvenbereich bei der Einmündung des südlichen Teils der Rosengasse bergaufwärts je ein Radstreifen erstellt werden, um die Verkehrssicherheit für Velofahrende zu erhöhen (vorne E. 3.2). Die Vorinstanz hat erwogen, gemäss der Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr» des TBA (aktuell in der Fassung vom 1.9.2021, einsehbar unter: <www.bvd.be.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität/Velo- & Fussverkehr»; nachfolgend: Arbeitshilfe Veloverkehr) sei für Radstreifen innerorts eine Normalbreite von 1,5 m vorgesehen, wobei bei Steigungen ab 4 % ein Zuschlag hinzugefügt werden solle. Im Signalisations- und Markierungsplan seien Radstreifen mit einer Breite von 1,8 m eingezeichnet. Auf der bestehenden Strasse fehle der erforderliche Platz hierfür und die Strasse könne auch nicht verbreitert werden, weshalb eines der beiden Trottoirs entlang der Büenstrasse aufgehoben werden müsse. Das nördliche Trottoir werde durch ein begehbare Bankett ersetzt, das zwar schmaler sei, aber dennoch breit genug, damit Fussgängerinnen und Fussgänger problemlos zur Liegenschaft der Beschwerdeführerin gelangen könnten. Durch diese Massnahmen werde die Fahrbahn auf 8 m verbreitert, was dem Durchschnitt entspreche, und sei die Befürchtung unbegründet, dass Motorfahrzeugführende das Bankett als erweiterten Strassenraum benutzen werden. Somit würden Fussgängerinnen und Fussgänger, die das Bankett benutzen, nicht gefährdet. Würde das Trottoir auf der gegenüberliegenden Seite aufgehoben, wäre ein viel grösserer Personenkreis betroffen, da dort nicht nur eine Liegenschaft, sondern ein Quartier angrenze. Ausserdem sei die Aufhebung des nördlichen Trottoirs nötig, um den Kurvenradius zu vergrössern und so das Kreuzen von Lastwagen zu ermöglichen (angefochtener Entscheid E. 4.3). Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Massnahmen gefährdeten die Verkehrssicherheit. Der betroffene Strassenabschnitt sei eine wichtige Route für den Fussgängerverkehr und in Zukunft sei mit einer weiteren Zunahme des Fussgängeraufkommens zu rechnen. Die meisten Fussgängerinnen und Fussgänger würden das aufzuhebende Trottoir benutzen und nicht jenes auf der anderen Strassenseite. Anders als das Trottoir erscheine das geplante Bankett mit abgeschrägtem Rand als erweiterter Strassenraum. Es sei absehbar, dass Fahrzeuge es befahren würden, wodurch ein neuer Gefahrenherd entstehe (Beschwerde S. 13 ff.). Dies gelte umso mehr, als bei der Strassenplanung

die Mindestfahrstreifenbreite nicht eingehalten werde. Gestützt auf die VSS-Norm SN 640 201 müsse die Strassenseite mit dem Radstreifen mindestens 4,85 m breit sein. Im Strassenplan sei jedoch bloss eine Breite von 4,5 m vorgesehen. Auch die andere Fahrbahn sei mit 3,5 m zu schmal. Die Vorinstanz habe sich hierzu nicht geäussert und damit den Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt (Beschwerde S. 22 f.).

5.2 Die Beschwerdeführerin bemängelt die vorgesehene Markierung der Radstreifen nicht grundsätzlich. Was deren Breite angeht, sind die Erwägungen der Vorinstanz nicht zu beanstanden. Insbesondere liegen die bergaufwärts geführten Radstreifen von 1,75 m Breite bei einer Steigung der Strasse zwischen 4 und 7 % (vgl. Situationsplan) im Rahmen der vom TBA vorgesehenen Überbreite (1,55-2,6 m; vgl. Arbeitshilfe Veloverkehr Ziff. 4.1 und 4.3). Eine Entflechtung des motorisierten Verkehrs vom Veloverkehr führt in der Regel zu einem Sicherheitsgewinn. Die geplanten Radstreifen können somit die Verkehrssicherheit verbessern (vgl. BVR 2022 S. 515 E. 4.1.3). Für die Markierung der Radstreifen muss die Strasse verbreitert werden, was die Aufhebung eines Trottoirs bedingt. Die Strasse wird neu 8 m breit sein (Radstreifen von 1,75 m, Fahrstreifen von 2,75 m und 3,5 m; vgl. Situationsplan). Wie die BVD vor der Vorinstanz dargelegt hat, wird damit die Mindestbreite der Fahrbahn für die Begegnungsfälle Velo/PW/LKW und Velo/LKW/LKW nach der aktuellen VSS-Norm 40 201 gewahrt (vgl. Vernehmlassung BVD vom 23.9.2021 S. 4 f., Akten Regierungsrat 6A pag. 45 f., auch zum Folgenden; VSS-Norm 40 201 «Geometrisches Normalprofil»). Zwar ist der Beschwerdeführerin zuzustimmen, dass eine Strassenbreite von 8 m nicht genügt für die Situation, dass in beiden Fahrrichtungen auf gleicher Höhe je ein Lastwagen ein Velo mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h überholt. Insofern ist aber den Ausführungen der BVD als Fachbehörde zu folgen, wonach dieser Begegnungsfall gemäss Verkehrskonzept für die Bürenstrasse nicht vorgesehen und das Überholen in dieser Situation auch auf vielen anderen Kantonsstrassen nicht möglich ist. Dies führt nicht dazu, dass die Verkehrsteilnehmenden den Strassenraum verlassen und auf das Bankett vor der Liegenschaft der Beschwerdeführerin ausweichen. Zwar ist das Bankett in jenem Bereich anders als das bestehende Trottoir mit schrägen Randsteinen vorgesehen; angesichts der zweireihigen Randsteine und des Höhen-

unterschieds von 4 cm ist es aber klar von der Fahrbahn der Strasse abgegrenzt. Der Abschluss des Trottoirs auf der südlichen Seite der Fahrbahn wird im Übrigen auf die gleiche Weise ausgestaltet (vgl. Situationsplan; Normalprofil 3, in Akten BVD 6B, Beilage 8). Zudem wird die Strasse insgesamt breiter, so dass neu das Kreuzen von Lastwagen in der Kurve innerhalb der Strassenfläche möglich ist und das Bankett – im Unterschied zum aufzuhebenden Trottoir – nicht mehr überfahren werden dürfte. Das hat auch die Vorinstanz festgehalten (angefochtener Entscheid E. 4.3). Auch wenn ihre Ausführungen insgesamt eher knapp sind, liegt deshalb bezüglich der Rüge zur Fahrstreifenbreite keine Gehörsverletzung vor.

5.3 Die Vorinstanz hat dargelegt und plausibel begründet, dass es nicht sinnvoll wäre, das Trottoir auf der anderen Strassenseite aufzuheben: Dieses liegt auf der Siedlungsseite, während das Trottoir, das aufgehoben werden soll, lediglich dem Zugang zur Liegenschaft der Beschwerdeführerin dient. Wie die Vorinstanz zu Recht festgehalten hat, wäre somit von einer Aufhebung des anderen Trottoirs ein viel grösserer Personenkreis betroffen (angefochtener Entscheid E. 4.3). Für Passantinnen und Passanten macht es kaum einen Unterschied, auf welcher Seite das Trottoir liegt. Somit ist nicht von Bedeutung, dass diese gemäss Angaben der Beschwerdeführerin aktuell mehr das nördliche Trottoir benutzen. Ebenso wenig spielt eine Rolle, dass das verbleibende Trottoir an den Einmündungen des südlichen und nördlichen Teils der Rosengasse vorbeiführt. Die Beschwerdeführerin bezeichnet diese mit Hinweis auf die Unfallstatistik als besonders problematisch (vgl. Beschwerde S. 16 f.). Die beiden Einmündungen werden jedoch in einem separaten Bauprojekt ebenfalls sicherer ausgestaltet (vgl. Situationsplan). Sodann wird durch die Aufhebung des Trottoirs an der Innenseite der Kurve deren Radius vergrössert, was neu das Kreuzen von Lastwagen innerhalb der Strassenfläche ermöglicht. Eine Verbreiterung der Strasse auf der äusseren Seite der Kurve hätte nicht denselben Effekt (vgl. Vernehmlassung BVD vom 5.7.2021 S. 5, Akten Regierungsrat 6A pag. 10; Technischer Bericht Ziff. 5.2 und 5.4.1), was der Beschwerdeführerin an der Einspracheverhandlung erläutert wurde (vgl. Protokoll vom 26.8.2020 S. 4, Akten BVD 6C Register 8). Sie bestreitet diese Einschätzung der Fachbehörde nicht substantiiert (vgl. vorne E. 1.2). Nach dem Gesagten erweist sich die Aufhebung des nördlichen Trottoirs als klar vorteilhafter gegenüber der von

der Beschwerdeführerin vorgeschlagenen Variante. Die Vorinstanz hat die Alternative entgegen der Beschwerdeführerin hinreichend geprüft (vgl. Beschwerde S. 12, 15).

5.4 Die Beschwerdeführerin wehrt sich auch dagegen, dass der Fussgängerstreifen im Kurvenbereich vor ihrer Liegenschaft aufgehoben werden soll. Allfälligen Sicherheitsdefiziten könne mit der Installation einer Lichtsignalanlage für den Fussgängerstreifen begegnet werden. Dessen Aufhebung gefährde Fussgängerinnen und Fussgänger noch stärker, da sie die Strasse über die verbleibenden Fussgängerstreifen öfter überqueren müssten oder gar zulässigerweise an einer Stelle ohne Fussgängerstreifen auf die andere Seite gelangen würden (Beschwerde S. 14 f.). Die Vorinstanz hat hierzu erwogen, der Fussgängerstreifen sei gemäss einer Überprüfung im Jahr 2013 nicht normgerecht und könne nicht saniert werden, weshalb er aus Sicherheitsgründen aufzuheben sei und sich die Frage nach einem Betrieb mit einer Lichtsignalanlage nicht stelle. Die Aufhebung führe zwar zu einem Umweg für Fussgängerinnen und Fussgänger, die vom Hirschenkreisel herkommend zur Liegenschaft der Beschwerdeführerin gelangen wollten. Im Interesse der Sicherheit sei dies aber in Kauf zu nehmen (angefochtener Entscheid E. 4.4).

5.5 Der fragliche Fussgängerstreifen liegt direkt vor der südlichen Ausfahrt der Liegenschaft der Beschwerdeführerin. Wie die BVD vor der Vorinstanz zu Recht festgehalten hat, ist der Warteraum damit nicht normgerecht (vgl. Vernehmlassung BVD vom 5.7.2021 S. 4 f., Akten Regierungsrat 6A pag. 9 f.), sollten Annäherungsbereiche von Fussgängerstreifen doch nicht überfahren werden und möglichst nicht im unmittelbaren Bereich von Ein- und Ausfahrten liegen (VSS-Norm 40 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr, Fussgängerstreifen» Ziff. 25). Dieser Mangel könnte mit einer Lichtsignalanlage, wie sie die Beschwerdeführerin vorschlägt, nicht behoben werden. Zudem müsste der Fussgängerstreifen aufgrund der Verkehrsmenge und der signalisierten Geschwindigkeit mit einer Fussgängerschutzinsel versehen werden. Dafür reichen die Platzverhältnisse im Kurvenbereich jedoch nicht aus (vgl. Technischer Bericht Ziff. 5.2; vgl. auch VSS-Norm 40 241 Ziff. 24). Auch in dieser Hinsicht ist der Fussgängerstreifen nicht normgerecht. Demnach haben die Vorinstanzen den

Fussgängerstreifen zutreffend als nicht sanierbar erachtet, auch nicht durch Installation einer Lichtsignalanlage. Aufgrund der Aufhebung müssen Personen, die aus Richtung des Hirschenkreisels zu Fuss zur Liegenschaft der Beschwerdeführerin gelangen wollen, den Fussgängerstreifen bei der Einmündung der Buswilstrasse benutzen, was einen gewissen Umweg darstellt. Mit Blick auf die Sicherheitsdefizite des aufzuhebenden Fussgängerstreifens ist dies jedoch in Kauf zu nehmen, zumal dieser hauptsächlich dem Übergang zum Gebäude der Beschwerdeführerin und damit deren privaten Interessen dient. Zu keiner anderen Einschätzung führt der Hinweis der Beschwerdeführerin, dass ohne den Fussgängerstreifen Personen die Strasse im Kurvenbereich dennoch überqueren würden. Selbst wenn dies aufgrund einer Distanz von mehr als 50 m zum nächsten Fussgängerstreifen zulässig sein sollte, läge dies in der Verantwortung der Fussgängerinnen und Fussgänger und ist kein Grund, den nicht sanierbaren Fussgängerstreifen beizubehalten.

5.6 Die Beschwerdeführerin bringt ferner vor, die Aufhebung des Trottoirs schränke die Sichtweite bei der südlichen Ausfahrt ihrer Liegenschaft ein (Beschwerde S. 17, 19). – Die Parzellengrenze und die südliche Ausfahrt auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin werden durch das geplante Bankett nicht verändert. Jedoch fällt dieses schmaler aus als das Trottoir. Ausfahrende Fahrzeuge können entsprechend weniger weit nach vorne fahren, um die beiden Strassenseiten einzusehen. Davon ist auszugehen, wobei auf Weiterungen zur planerischen Visualisierung, welche die Beschwerdeführerin eingereicht hat (Beschwerde S. 19 mit Beilage 3), verzichtet werden kann. Die Sicht auf die Bürenstrasse in nördlicher Richtung ist aufgrund der Kurve und des Gebäudes bereits aktuell stark eingeschränkt, wie das Verwaltungsgericht in früheren Verfahren betreffend die Liegenschaft der Beschwerdeführerin festgehalten hat (vgl. VGE 2014/293 vom 6.7.2015 E. 4.8, 2013/112 vom 1.10.2013 E. 3.3). Aus diesem Grund waren Parkplätze auf dem südlichen Vorplatz nicht bewilligungsfähig. Zulässig ist allein die Zufahrt im Rahmen der bewilligten Nutzungen des Hauptgebäudes, d.h. namentlich für die Anlieferung und den Abtransport von Gütern zu und von den Lagerräumen (Warenlift; vgl. VGE 2014/293 vom 6.7.2015 E. 4.2 und 4.8). Die Wegfahrt vom Vorplatz ist somit auf gelegentlichen Warenumsschlag

beschränkt. Angesichts der stark eingeschränkten Sichtweiten ist die Wegfahrt vom südlichen Vorplatz bereits heute gefährlich und sind besondere Vorsichtsmassnahmen angezeigt, etwa der Beizug einer Hilfsperson. Diese Situation wird durch den Strassenplan nicht entscheidend verändert. Da der vor der Ausfahrt liegende Fussgängerstreifen mit dem Strassenplan aufgehoben wird, müssen wegführende Fahrzeuge in Zukunft immerhin nicht mehr gleichzeitig auf Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen achten, was die Situation vereinfacht. Insgesamt verschlechtert sich somit die Lage bei der Ausfahrt bezüglich Verkehrssicherheit nicht.

5.7 Schliesslich kann die Beschwerdeführerin aus ihrem Hinweis auf einen ungenügenden Strassenabstand nichts zu ihren Gunsten ableiten (Beschwerde S. 18 f.). Für Bauten und Anlagen gilt an Kantonsstrassen ein Abstand von fünf Metern ab Fahrbahnrand (Art. 80 Abs. 1 Bst. a SG). Die Vorinstanz hat zutreffend festgehalten, dass Bauten und Anlagen diesen Abstand gegenüber Strassen einzuhalten haben, nicht aber umgekehrt (vgl. angefochtener Entscheid E. 5.2 mit Hinweis auf BVR 1992 S. 303 E. 4c; ferner Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 12 N. 17). Beim (Aus-)Bau der Strasse kann sich die Beschwerdeführerin somit nicht auf Art. 80 Abs. 1 Bst. a SG berufen.

5.8 Zusammenfassend verbessern die vorgesehenen Massnahmen des Strassenplans die Verkehrssicherheit für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Der nicht normgerechte Fussgängerstreifen wird aufgehoben und die Strasse verbreitert, so dass bergaufwärts Radstreifen markiert werden können und das Kreuzen von Lastwagen auch im Kurvenbereich innerhalb der Strassenfläche möglich ist. Die Ausfahrt vom südlichen Vorplatz der Beschwerdeführerin wird weder aufgehoben noch verändert und die Sichtweiten werden durch das schmalere Bankett nicht entscheidend verkleinert. Die Verkehrssicherheit wird somit insgesamt verbessert. Entsprechend hat die Fachstelle Verkehr, Umwelt und Prävention der Kantonspolizei Bern das Projekt befürwortet und namentlich die Aufhebung des nördlichen Trottoirs und des Fussgängerstreifens nicht beanstandet (vgl. Fachbericht vom 28.11.2019, Akten BVD 6C Register 4). Der für die Beurteilung der Verkehrssicherheit entscheidewesentliche Sachverhalt ergibt sich nach dem Gesagten hinreichend aus den Akten. Ein Augenschein verspricht keine zusätzlichen Erkenntnisse. Die Vorinstanz durfte folglich darauf verzichten,

ohne das rechtliche Gehör der Beschwerdeführerin zu verletzen (vgl. Beschwerde S. 4 f.). Der vor Verwaltungsgericht erneut gestellte Beweisantrag wird abgewiesen (Beschwerde S. 5, 18, 20; vgl. zur antizipierten Beweiswürdigung statt vieler BVR 2022 S. 93 E. 4.5.4, 2021 S. 239 E. 5.6; Michel Daum, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 18 N. 27 f.). Ebenso wenig waren Verkehrsmessungen erforderlich, um die Beschwerde zu beurteilen (Beschwerde S. 13).

6.

Die Beschwerdeführerin macht weiter geltend, für das Bauvorhaben fehle es am Nachweis von Hochwasserschutzmassnahmen, wie ihn das kommunale Baureglement vorschreibe, was die Vorinstanz zu Unrecht nicht geprüft habe (Beschwerde S. 5 f.).

6.1 Die Vorinstanz ist auf die Rüge unter Hinweis auf Art. 33 Abs. 3 VRPG nicht eingegangen, weil sie erst nach Ablauf der Beschwerdefrist und damit verspätet erhoben worden sei. Der Vollständigkeit halber hat sie festgehalten, dass sich in den Unterlagen der BVD Ausführungen zu den Naturgefahren und den erforderlichen Massnahmen fänden (angefochtener Entscheid E. 1.4). – Nach Art. 33 Abs. 3 VRPG müssen bei fristgebundenen Eingaben Antrag und Begründung innert der Frist eingereicht sein. Bei der Rüge des fehlenden Nachweises handelt es sich allerdings um einen rechtlichen Einwand, der grundsätzlich – unter Vorbehalt des Gebots von Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 und Art. 9 der Bundesverfassung [BV; SR 101]) – jederzeit vorgebracht werden kann (vgl. Michel Daum, a.a.O., Art. 33 N. 17). Insoweit erscheint daher fraglich, ob die Vorinstanz auf eine eingehende Prüfung verzichten durfte. Wie es sich damit verhält, muss mit Blick auf die nachfolgenden Erwägungen indes nicht abschliessend geklärt werden, zumal der Kanton in seiner Beschwerdeantwort zur erwähnten Rüge Stellung genommen hat.

6.2 Der Strassenplan betrifft ein Gebiet, das eine geringe Gefährdung oder bloss Restgefährdung aufweist (vgl. Technischer Bericht Ziff. 2.5.5; Geoportal des Kantons Bern, Naturgefahrenkarte, einsehbar unter:

<www.topo.apps.be.ch/pub/map>). Gemäss Art. 6 Abs. 3 BauG ist in Gefahrengebieten mit geringer Gefährdung bei besonders sensiblen Bauvorhaben wie beispielsweise Spitälern oder Kläranlagen sicherzustellen, dass Menschen und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind. Die Bauherrschaft hat diesfalls nachzuweisen, dass die nötigen Schutzmassnahmen getroffen werden (Art. 6 Abs. 5 BauG). Beim betroffenen Strassenabschnitt handelt es sich nicht um ein besonders sensibles Bauvorhaben. Im Technischen Bericht ist festgehalten, dass im Zusammenhang mit Naturgefahren keine Massnahmen notwendig sind (Technischer Bericht Ziff. 2.5.5). Die kantonalrechtlichen Vorgaben sind somit eingehalten. Auf diese wird auch im kommunalen Baureglement verwiesen (vgl. Ziff. 551 Abs. 1 des Baureglements der EG Lyss vom 18. Juni 2012 [BauR]). Der in Ziff. 551 Abs. 5 und 6 BauR vorgesehene (zusätzliche) Nachweis betrifft Objektschutzmassnahmen bei Hochwasser, namentlich die Gestaltung von Öffnungen an Gebäuden und deren Umgebung sowie technische Vorkehrungen, damit Wasser nicht durch Leitungen eindringen kann. Für die Umgestaltung des betroffenen Strassenabschnitts sind diese Vorschriften nicht einschlägig. Nach dem Gesagten erweist sich der Strassenplan bezüglich Nachweis von Hochwasserschutzmassnahmen als genügend.

7.

Zusammengefasst dringt die Beschwerdeführerin mit ihren Rügen zum Strassenplan nicht durch. Für diesen Fall macht sie eine materielle Enteignung geltend und verlangt eine Entschädigung (Beschwerde S. 20 f.). Insoweit ist im Planerlassverfahren grundsätzlich nur zu prüfen, ob die Eigentumsbeschränkung, die mit der Planung verbunden ist, rechtmässig ist (vgl. BVR 1996 S. 68 E. 4a/aa). Die entschädigungsrechtlichen Folgen aus materieller Enteignung sind nicht im Planerlassverfahren zu beurteilen, sondern im enteignungsrechtlichen Verfahren vor der Enteignungsschätzungskommission (vgl. Art. 47 Abs. 2 des Gesetzes vom 3. Oktober 1965 über die Enteignung [BSG 711.0]). Soweit mit den von der Beschwerdeführerin kritisierten planerischen Massnahmen überhaupt in das Eigentum eingegriffen wird, ist die Eigentumsbeschränkung rechtmässig: Wie die Vorinstanz zutreffend

erwogen hat, wird das Grundstück der Beschwerdeführerin durch den Strassenplan nicht verändert. Das Trottoir vor ihrer Parzelle wird durch ein begehbare Bankett ersetzt, womit der Zugang zur Liegenschaft für Fussgängerinnen und Fussgänger weiterhin gewährleistet ist. Zwar führt die Aufhebung des Fussgängerstreifens zu einem Umweg für Personen, die vom Hirschenkreisel herkommen. Das stellt aber nur einen geringfügigen Nachteil dar (vgl. angefochtener Entscheid E. 6.2). Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin hat die Aufhebung des Trottoirs auch nicht zur Folge, dass ihr die Zu- und Wegfahrt auf der Nordseite der Liegenschaft verunmöglicht wird und sie die dort liegenden Parkplätze nicht mehr benutzen kann. Das Grundstück der Beschwerdeführerin gehört nicht zum Projektperimeter, womit auch die Parkplätze vom Strassenplan nicht berührt werden (vgl. Technischer Bericht Ziff. 5.4.6). Entsprechend sind auf dem Situationsplan keine Änderungen am nördlichen Vorplatz vorgesehen. Dabei spielt keine Rolle, dass die ausserhalb des Projektperimeters liegenden Parkfelder nicht eingezeichnet sind. Das vorgesehene Bankett mit schrägem Randstein ändert im Vergleich zum Trottoir nichts an der Zu- und Wegfahrt zum nördlichen Vorplatz. Eine Grünfläche, die gemäss der Beschwerdeführerin die Zufahrt zu den Parkplätzen verunmögliche (vgl. Beschwerde S. 20 f.), ist im Bereich ihres Grundstücks nicht vorgesehen.

8.

Die Beschwerde erweist sich nach dem Gesagten als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist (vorne E. 1.1). Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat die unterliegende Beschwerdeführerin die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 4'000.--, werden der Beschwerdeführerin auferlegt und dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe entnommen.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
 - Beschwerdeführerin
 - Beschwerdegegner
 - Einwohnergemeinde Lyssund mitzuteilen:
 - Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern

Die Abteilungspräsidentin:

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.