

100.2014.209/210U
KEP/BAM/RAP

Verwaltungsgericht des Kantons Bern
Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 25. November 2015

Verwaltungsrichter Burkhard, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichterin Arn De Rosa, Verwaltungsrichter Keller
Gerichtsschreiberin Baldegger

100.2014.209

A. _____

Beschwerdeführer 1

und

100.2014.210

B. _____

Beschwerdeführer 2

gegen

Einwohnergemeinde Köniz

handelnd durch den Gemeinderat, Landorfstrasse 1, 3098 Köniz

Beschwerdegegnerin

und

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland

Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen



betreffend Verkehrsbeschränkung; Fahrverbot Gurtenweg (Entscheid des
Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland vom 26. Juni 2014;
vbw 115/2013)

Sachverhalt:

A.

Die Abteilung Verkehr und Unterhalt der Einwohnergemeinde (EG) Köniz publizierte am 6./8. Juni 2012 im Anzeiger Region Bern für den Gurtenweg in Wabern/Spiegel ein «Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder, Lochgutweg bis Haldenstrasse (Signal 2.14)» (Verfügung vom 21.5.2012). Dagegen erhoben B._____ am 30. Juni 2012 und A._____ am 1. Juli 2012 Beschwerde beim Gemeinderat der EG Köniz.

Am 27. Februar 2013 erliess die Abteilung Verkehr und Unterhalt folgende neue Verkehrsmassnahme für den Gurtenweg in Wabern/Spiegel:

«Signal 2.14 Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder auf dem Gurtenweg, von oberhalb der Zufahrt zur Lerbermattstrasse 34 bis zur Einmündung in den Lochgutweg.

Zubringerdienst gestattet von oben her bis zur Zufahrt Parzelle 1281 (Gurtenweg 40) und von unten her bis vor die Parzelle 1281.

Die vorliegende Verfügung ersetzt die Verfügung vom 21. Mai 2012.»

A._____ und B._____ hielten an ihren Beschwerden fest. Mit Entscheid vom 11. September 2013 wies der Gemeinderat der EG Köniz die Beschwerden ab.

B.

Dagegen führten A._____ am 6. Oktober 2013 und B._____ am 10. Oktober 2013 Beschwerden beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland (RSA Bern-Mittelland). Dieses wies die Rechtsmittel nach Vereinigung der Beschwerdeverfahren und Durchführung eines Augenscheins mit Entscheid vom 26. Juni 2014 ab.

C.

Hiergegen haben A. _____ am 19. Juli 2014 und B. _____ am 25. Juli 2014 Beschwerde beim Verwaltungsgericht erhoben. Sie beantragen beide, es sei der Entscheid des Regierungsstatthalters vom 26. Juni 2014 aufzuheben. A. _____ beantragt zudem, es sei die «Verfügung der Gemeinde Köniz vom 11. September 2013» aufzuheben.

Die EG Köniz beantragt mit Beschwerdeantworten vom 20. August 2014 die Abweisung der Beschwerden. Das RSA Bern-Mittelland hat mit Eingaben vom 29. August 2014 auf eine förmliche Vernehmlassung verzichtet. Den von A. _____ erhobenen «Vorwurf der Befangenheit» weist es zurück.

Am 7. Januar 2015 hat der Instruktionsrichter die Verfahren vereinigt. Das RSA Bern-Mittelland und die EG Köniz haben auf Aufforderung des Instruktionsrichters verschiedene Unterlagen im Zusammenhang mit der Sperrung des Gurtenwegs (befristete Sperrung 2010, erstes dauerhaftes Fahrverbot 2011, Baubewilligungsverfahren für das Anbringen eines Absperrpfostens) zu den Akten gereicht. Am 17. Juni 2015 hat der Instruktionsrichter die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beauftragt, einen Fachbericht zur Verkehrssicherheit auf dem von der umstrittenen Verkehrsanordnung betroffenen Abschnitt des Gurtenwegs zu erstellen. Die Verfahrensbeteiligten haben Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. B. _____, A. _____ und die EG Köniz halten in ihren Eingaben vom 18. September und vom 7. und 8. Oktober 2015 an ihren Anträgen fest. Das RSA Bern-Mittelland hat mit Schreiben vom 4. September 2015 auf eine Stellungnahme verzichtet.

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. Die Beschwerdeführer haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Sie sind zudem als direkter Anstösser (Beschwerdeführer [Bf.] 2) des mit der Verkehrsmassnahme belegten Gurtenwegs bzw. als Bewohner des Gurtenbühlquartiers (Bf. 1), der aufgrund des Fahrverbots die kürzeste Verbindung mit dem Motorfahrzeug zum Quartierzentrum Spiegel verliert, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG; BGE 139 II 145 [BGer 1C_160/2012 vom 10.12.2012], nicht publ. E. 1.2; VGE 2013/300 vom 28.1.2014, E. 2.2 mit Hinweisen). Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist – vorbehältlich der nachstehenden Erwägung – einzutreten.

1.2 Nicht einzutreten ist auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 1, soweit er die Aufhebung des Beschwerdeentscheids der Gemeinde vom 11. September 2013 beantragt. Er übersieht, dass der Entscheid des Regierungsstatthalters an die Stelle des Beschwerdeentscheids der Gemeinde getreten ist (sog. Devolutiveffekt der Beschwerde). Anfechtungsobjekt kann im verwaltungsgerichtlichen Verfahren somit ausschliesslich der vorinstanzliche Entscheid vom 26. Juni 2014 sein (statt vieler BVR 2010 S. 411 E. 1.4 mit Hinweisen).

1.3 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 VRPG). Dabei ist zu berücksichtigen, dass Verkehrsmassnahmen der hier in Frage stehenden Art regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden sind. Das Verwaltungsgericht auferlegt sich insoweit eine gewisse Zurückhaltung, als die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit

und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden. Die zuständigen Organe besitzen dabei einen erheblichen Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum. Ein Eingreifen des Gerichts ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (BGE 139 II 145 E. 5, 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C_323/2010 vom 4.11.2010, E. 4.2; BVR 2015 S. 518 E. 4; VGE 2014/342 vom 8.9.2015 [zur Publ. bestimmt], E. 1.3; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 76 f. und 115 f.). Ebenso auferlegt sich das Verwaltungsgericht praxismässig bei der Überprüfung von Aspekten eine gewisse Zurückhaltung, die eine Fachbehörde aufgrund ihres Fachwissens besser beurteilen kann (BVR 2013 S. 5 E. 5.6, 2010 S. 411 E. 1.5 mit Hinweisen; VGE 2013/320 vom 27.11.2014, E. 1.3, 2013/55 vom 10.3.2014, E. 5.6). Diese Beschränkung der Überprüfungsbefugnis findet ihre Begründung letztlich in der vom Verwaltungsgericht zu erfüllenden Aufgabe; es soll Rechts-, nicht aber Fachfragen beantworten (Markus Müller, Bernische Verwaltungsrechtspflege, 2. Aufl. 2011, S. 203; VGE 2013/167 vom 9.9.2015, E. 1.2).

2.

Im Streit liegt die Rechtmässigkeit des Fahrverbots mit Zubringerregelung auf dem Gurtenweg.

2.1 Nach Art. 3 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnisse unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde den Gemeinden übertragen. Der Kanton Bern hat, soweit nicht Kantonsstrassen betroffen sind, von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, weshalb die Zuständigkeit der Gemeinde zum Erlass von Verkehrsanordnungen auf dem Gurtenweg von den

Beschwerdeführern zu Recht nicht bestritten ist (Art. 66 Abs. 1 und 2 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11]). Zudem liegt auch die für Fahrverbote erforderliche Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. b der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 [SV; BSG 732.111.1]; unpag. Vorakten Gemeinde, grauer Ordner, act. 5C, Register 4, Zustimmungsverfügung vom 26.2.2013). Gemäss Art. 3 Abs. 3 SVG kann der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden. Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern; aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden (Art. 3 Abs. 4 SVG; sog. funktionelle Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen).

2.2 Die angefochtene Verkehrsmassnahme sperrt den Gurtenweg nicht im Sinn von Art. 3 Abs. 3 SVG für jeglichen Verkehr, sondern schränkt nur den motorisierten Verkehr ein. Velo- und Fussgängerverkehr sind weiterhin zulässig. Damit handelt es sich – wie der Regierungsstatthalter zu Recht festgestellt hat (angefochtener Entscheid, E. 7) – um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung, deren Zulässigkeit sich nach Art. 3 Abs. 4 SVG richtet. Der in dieser Bestimmung enthaltene «Motivkatalog» für Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen wird praxisgemäss weit verstanden. Zu prüfen ist im Wesentlichen, ob an der Verkehrsmassnahme ein (in den örtlichen Verhältnissen begründetes) öffentliches Interesse besteht und die Massnahme verhältnismässig ist (VGE 2014/342 vom 8.9.2015 [zur Publ. bestimmt], E. 4.1, 2012/473 vom 23.1.2014, E. 3.1; vgl. Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [BV; SR 101] und Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]); Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 56, 77 und 111; René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, N. 41). Der Grundsatz der Ver-

hältnismässigkeit besagt, dass eine staatliche Massnahme geeignet und erforderlich sein muss, um das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Zudem muss die Massnahme zumutbar sein, d.h. ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und allfälligen Einschränkungen, welche die Massnahme für die betroffenen Personen bewirkt, gewahrt werden. Die Verkehrsbeschränkung hat deshalb zu unterbleiben, wenn der verfolgte Zweck auch mit einer weniger einschneidenden Massnahme erreicht werden könnte (BVR 2008 S. 360 E. 4.4; VGE 2012/213 vom 22.3.2013, E. 4.1; vgl. auch BGE 138 II 346 E. 9.2).

3.

3.1 Die örtlichen Verhältnisse und das Verkehrsregime präsentieren sich auf dem streitbetroffenen Abschnitt des Gurtenwegs im Einzelnen wie folgt (vgl. zum Ganzen insb. unpag. Vorakten Gemeinde, blaues Dossier, act. 5A, Beschwerde Bf. 1 vom 30.3.2013, Abbildung 1 Situationsplan, Ziff. 3 und 4 und BA Gemeinde, S. 2 und 4; unpag. Vorakten RSA, Protokoll Augenschein [AS], S. 1 und bfu, Technischer Bericht bfu/VT-Nr. 108881 vom 28.8.2015 [nachfolgend: bfu-Bericht], S. 7 ff.): Der Gurtenweg führt vom Gurtenbühlquartier in Wabern ins Zentrum des Spiegelquartiers. Das geplante Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder) betrifft das Teilstück von oberhalb der Zufahrt zur Lerbermattstrasse 34 bis zur Einmündung in den Lochgutweg. Zwecks Sicherstellung der Zufahrt zu den Schrebergärten am Gurtenweg sowie zum Gebäude Gurtenweg 40 ist auf diesem Wegstück als Ausnahmeregelung der Zubringerdienst von unten her bis vor die Parzelle Gbbl. Nr. 1281 (Gurtenweg 40) und von oben her bis zur Zufahrt derselben Parzelle gestattet. Das dazwischenliegende Strassenstück entlang der Parzelle Gbbl. Nr. 1281 bleibt für den motorisierten Verkehr ganz gesperrt. Zur Umsetzung der Sperrung soll auf dem Gurtenweg, Höhe unteres Ende der Parzelle Gbbl. Nr. 1281, in der Strassenmitte ein Absperrpfosten platziert werden (unpag. Akten Baugesuchsverfahren bbew 161/2012, Plan Strassenareal vom 5.4.2012), dessen Bewilligung jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet. Unbestritten ist, dass die vom Fahrverbot betroffene Wegstrecke steil und unübersichtlich ist, kein Trottoir aufweist

und mit 3,5-3,8 Meter die nach Art. 7 Abs. 2 der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) für Strassen mit Gegenverkehr geforderte Fahrbahnbreite von 4,2 Meter unterschreitet. Das Kreuzen zweier Motorwagen ist nicht möglich. Mangels Wendemöglichkeit müssen alle Besucherinnen oder Besucher der Schrebergärten auf der An- oder Wegfahrt rückwärts fahren. Gemäss der unwidersprochen gebliebenen Angabe der Beschwerdeführer sind die Schrebergärten am Gurtenweg in ca. 50 Einheiten aufgeteilt (Beschwerde Bf. 1, Ziff. 1.3; vgl. ferner Luftbild zum Gurtenweg 40, einsehbar unter: <http://www.map.geo.admin.ch>), wovon wohl nur die Hälfte über den Gurtenweg erschlossen wird.

3.2 Aktuell gilt im Gurtenbühlquartier mit Einschluss des Gurtenwegs ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder unter Gestattung des Zubringerdiensts sowie Beschränkung auf Tempo 30. Der Gurtenweg dient als Verbindung zwischen dem Gurtenbühlquartier und dem Quartierzentrum Spiegel. Zu Rückwärtsfahrten kommt es unter dem geltenden Verkehrsregime, wenn sich zwei Motorwagen im Gegenverkehr begegnen. Offizielle Erhebungen zum Verkehrsaufkommen und speziell zur Anzahl notwendiger Rückwärtsfahrten auf dem Gurtenweg liegen nicht vor. Die Beschwerdeführer haben an einem Dienstagabend zwischen 17 und 19 Uhr 20 Autos, 13 Velos und 7 Fussgängerinnen und Fussgänger gezählt (vgl. Beschwerde Bf. 1, Ziff. 3.2 und unpag. Vorakten Gemeinde, blaues Dossier, Beschwerde Bf. 1 vom 30.3.2013, Beilage 4).

4.

Die Gemeinde begründet das Fahrverbot mit verkehrsplanerischen Überlegungen und der Verkehrssicherheit. Der motorisierte Individualverkehr zwischen dem Gurtenbühlquartier und dem Spiegel soll auf dem Gurtenweg unterbunden und über besser ausgebaute Strassen (Kirchstrasse/Bellevuestrasse) geführt werden. Zugleich soll die Beschränkung des motorisierten Verkehrs auf den Zubringerdienst zu den Schrebergärten und zum Gurtenweg 40 die Sicherheit von Velofahrenden sowie Fussgängerinnen und Fussgängern gegenüber der heutigen Lösung (Fahrverbot im Gurtenbühlquartier mit Zubringerdienst, vgl. vorne E. 3.2) ver-

bessern. In diesem Zusammenhang weist die Gemeinde darauf hin, dass der Gurtenweg für den Langsamverkehr eine viel benützte Verbindung vom Spiegelquartier in Richtung Stadt und zudem Schulweg für Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Lerbermatt sei. Als bestehende Sicherheitsprobleme nennt sie insbesondere die geringe Breite der Fahrbahn, die eingeschränkte Sicht aufgrund der Bepflanzung in den Schrebergärten, die engen und unübersichtlichen Zugänge zu den Schrebergärten und den Umstand, dass das Kreuzen von Motorfahrzeugen nicht möglich sei und daher immer wieder längere Rückwärtsfahrten nötig seien, welche die Verkehrssicherheit einschränken (unpag. Vorakten Gemeinde, blaues Dossier, Beschwerdeantwort EG Köniz vom 9.8.2012, S. 2 f. und Beschwerdeentscheid vom 11.9.2013, S. 8; unpag. Vorakten RSA, BA Gemeinde vom 4.11.2013, S. 3). – Die Raumplanung im Allgemeinen und die Verkehrsplanung im Besonderen sowie die Verkehrssicherheit stellen öffentliche Interessen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG dar (VGE 2012/2013 vom 22.3.2013, E. 3.2; René Schaffhauser, a.a.O., N. 38 mit Hinweis auf BGE 102 Ia 104; Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 111; Eva Maria Belser, in Basler Kommentar, Art. 3 SVG N. 61), wobei das Gesetz die Regelung des Verkehrs und dessen Beschränkung in Wohnquartieren ausdrücklich erwähnt. Dass ein in den örtlichen Verhältnissen begründetes öffentliches Interesse an der umstrittenen Massnahme vorliegt, stellen denn auch die Beschwerdeführer zu Recht nicht grundsätzlich in Frage.

5.

Die Beschwerdeführer erachten das Fahrverbot jedoch als unverhältnismässig und bestreiten vorab dessen Eignung.

5.1 Der Regierungsstatthalter hat die Eignung der angefochtenen Verkehrsmassnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bejaht (angefochtener Entscheid, E. 10.3). Beim hier interessierenden Abschnitt des Gurtenwegs handle es sich um ein schmales, steiles und unübersichtliches Wegstück ohne Trottoir. Aufgrund dieser örtlichen Verhältnisse bestehe ein latent höheres Unfallrisiko als auf einer breiten, offenen Strasse auf flachem Terrain, sodass vorab der Langsamverkehr gefährdet sei. Die geplante

Verkehrsmassnahme verbanne die motorisierten Fahrzeuge mit Ausnahme des Zubringerdiensts zu den Schrebergärten und zum Gurtenweg 40 und verringere dadurch das Verkehrsaufkommen und das Unfallrisiko.

5.2 Dem halten die Beschwerdeführer entgegen, dass mit dem geltenden Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder im Gurtenbühlquartier das Verkehrsaufkommen auf dem Gurtenweg trotz der Zubringerregelung bereits gering sei und es nur äusserst selten zu einer Rückwärtsfahrt komme, welche das Fortkommen bzw. die Sicherheit von Velofahrenden oder Fussgängerinnen oder Fussgängern beeinträchtige. Die geplante Zubringerregelung lasse dagegen zwei Sackgassen ohne Wendemöglichkeit entstehen, sodass alle Motorwagen – Zubringerdienste zu den Schrebergärten wie allfällige Falschfahrerinnen und Falschfahrer – gezwungen seien, die schmale, steile und unübersichtliche Strasse rückwärts herunter bzw. hinauf zu fahren und sogar rückwärts auf die nächste Kreuzung einzubiegen. Dadurch würden die Rückwärtsfahrten zunehmen, womit das von der Gemeinde genannte Ziel, die Erhöhung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs und insbesondere das Vermeiden von gefährlichen Rückwärtsfahrten, verfehlt werde. Die vorübergehenden Teilsperren des Gurtenwegs hätten zudem gezeigt, dass die Besucherinnen und Besucher der Schrebergärten ihre Autos in der Innenkurve hinter Hecken parkierten und die Velofahrenden den Gurtenweg hinunterrasten und die Unfallgefahr dadurch weiter erhöht werde.

5.3 Die bfu stellt in ihrem technischen Bericht auf dem betroffenen Teilstück des Gurtenwegs unter der geltenden Verkehrsregelung verschiedene Sicherheitsdefizite fest (bfu-Bericht, S. 7 f.). Diese liegen ihrer Auffassung nach primär in der geringen Fahrbahnbreite, der Erforderlichkeit von Rückwärtsfahrten, den fehlenden Zufahrten zu den Schrebergärten sowie den schlechten Sichtverhältnissen. Im Einzelnen hält die bfu fest, dass die Anforderungen an den massgebenden Begegnungsfall PW/Fahrrad bei ≤ 30 km/h mit einseitiger Mauer in Teilbereichen wegen der geringen Fahrbahnbreite von nur zwischen 3,5-3,8 m nicht erfüllt sei; nötig sei dafür eine Fahrbahnbreite von 4,5 m. Hinzu komme, dass talwärts fahrende Radfahrende in der Rechtskurve eher mittig führen und in Kurven wegen der Schräglage mehr Bewegungsspielraum bräuchten. Da das Kreuzen

zweier Personenwagen auf der schmalen Strasse nicht möglich sei, müsse zudem im Begegnungsfall ein Wagen bis zur Einmündung Lerbermattstrasse oder zur Einmündung Gurtenweg/Lochgutweg zurückfahren, was bei der Linienführung des Gurtenwegs problematisch sei, da Personen, die zu Fuss oder mit einem Zweirad unterwegs sind, schlecht gesehen werden könnten und keine Ausweichmöglichkeit hätten. Überdies fehlten bei den Schrebergärten Zufahrten, womit sich der Zubringerdienst lediglich aufs Halten beschränken könne und daher mangels Ausweichmöglichkeiten das Problem der kreuzenden Personenwagen verschärft werde. Weiter stellt die bfu fest, dass aufgrund der Hecken und Sträucher der Schrebergärten die Anhaltesichtweite gegenwärtig maximal 10 m betrage, sodass nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden dürfe. Für eine Geschwindigkeit von 30 km/h sei aber eine Anhaltesichtweite in der Kurve vor dem Grundstück Gurtenweg 40 von 28 m nötig. Im Ergebnis gelangt die bfu zum Schluss, dass unter der geltenden Verkehrsregelung auf dem streitbetreffenen Teilstück des Gurtenwegs Handlungsbedarf besteht, um die Sicherheit des Langsamverkehrs zu gewährleisten.

5.4 Die Verkehrssicherheit nach Umsetzung der geplanten Verkehrsmassnahme bewertet die bfu wie folgt (bfu-Bericht, S. 9 ff.): Nicht verbessert würden dadurch die schlechten Sichtverhältnisse. Als problematisch erachtet sie insbesondere, dass der Absperrpfosten im schlecht einsehbareren Kurvenbereich aufgestellt werden soll und der Zubringerverkehr zu den Schrebergärten immer rückwärts aus dem Gurtenweg herausfahren müsse, wobei die zurückzulegende Strecke zur Lerbermattstrasse ca. 160 m lang und nicht einsehbar sei. Schliesslich erscheine die Sperrung für Motorfahräder nicht sinnvoll, da diese heute den Gurtenweg stark benützten und daher das Verbot wegen der Umwegproblematik regelmässig kontrolliert werden müsste. Die bfu zieht den Schluss, dass die Sperrung des Gurtenwegs mit einem Signal 2.14 «Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder» und einem Pfosten die bestehenden Sicherheitsdefizite nicht behebt, sondern verschlechtert. Sie empfiehlt, auf dem betroffenen Wegstück auf jeden Fall Massnahmen zur Verbesserung der Sicht zu ergreifen, um entgegenkommende Fahrzeuge rechtzeitig erkennen zu können. Zusammen mit diesen Massnahmen könnten zusätzlich eine Ausweichstelle als auch Zutrittsstellen zu den Schrebergärten errichtet werden.

5.5 Der bfu-Bericht legt schlüssig dar, dass die vorgesehene Verkehrsmassnahme vorab aus Sicht des Langsamverkehrs mit erheblichen Sicherheitsdefiziten verbunden ist. So leuchtet ohne weiteres ein, dass die durch Hecken und Sträucher eingeschränkte Anhaltesichtweite von teils bloss 10 m in den Kurven problematisch ist, da realistischerweise nicht damit gerechnet werden kann, dass die Mehrheit der Velofahrenden und der motorisierten Verkehrsteilnehmenden auf der abschüssigen Strecke die Geschwindigkeit auf die in dieser Situation erforderlichen 10 km/h reduziert. Mit Blick auf die fehlenden Ausweichmöglichkeiten (enge Fahrbahn, Hecken, Zäune etc.) scheint weiter die Einschätzung der bfu nachvollziehbar, dass es ein Sicherheitsrisiko darstellt, wenn der motorisierte Zubringerverkehr zu den Schrebergärten aus der Richtung Lerbermattstrasse den Gurtenweg nur durch Rückwärtsfahrten über eine ca. 160 m lange Strecke verlassen kann. Schlüssig erscheint sodann, dass die bfu die vor den Schrebergärten abgestellten Autos als Sicherheitsgefahr einstuft, muss doch namentlich damit gerechnet werden, dass talwärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer trotz ungenügender Anhaltesicht auf dem steilen Wegstück nicht mit einem Hindernis rechnen und es folglich zu Kollisionen kommen kann. Aus denselben Gründen sind die Sicherheitsbedenken der bfu gegenüber dem auf einem schlecht einsehbaren Strassenstück in der Strassenmitte geplanten Absperrpfosten verständlich. Zwar könnte zur Umsetzung des hier zu beurteilenden Fahrverbots auf diesen Pfosten – der im Übrigen Gegenstand eines separaten Baubewilligungsverfahrens bildet – verzichtet bzw. dieser anders platziert werden. Auch ohne diesen Pfosten erscheinen aber die von der bfu aufgezeigten Sicherheitsdefizite der geplanten Verkehrsmassnahme – ungenügende Sicht, Rückwärtsfahrten, enge Fahrbahn ohne Ausweichmöglichkeiten – immer noch erheblich.

5.6 Die Gemeinde bringt in ihrer Stellungnahme vom 8. Oktober 2015 nichts vor, was die im bfu-Bericht erkannten Sicherheitsdefizite in Frage zu stellen vermöchte (act. 20, S. 2). Dass sie mit der verfügbaren Verkehrsmassnahme die «Rückwärtsfahrten von Personenwagen auf ein Minimum, nämlich die Schrebergärtner reduzieren möchte», ändert nichts daran, dass die von dieser Personengruppe verursachten Rückwärtsfahrten wie gezeigt ein ernsthaftes Sicherheitsproblem insbesondere für den Langsamverkehr darstellen. Dass die Rückwärtsfahrten mit dem neuen Verkehrsregime auf ein

Minimum reduziert würden, kann die Gemeinde zudem mangels einer Erhebung des Verkehrsaufkommens und insbesondere der Rückwärtsfahrten unter dem geltenden Verkehrsregime nicht belegen. Dies erscheint im Übrigen auch kaum realistisch, da der motorisierte Verkehr auf dem streit betroffenen Teilstück des Gurtenwegs zwar insgesamt zurückgehen wird, dafür aber neu alle Zubringerinnen und Zubringer zu den Schrebergärten aus der Richtung Lerbermattstrasse nur noch rückwärts aus dem Gurtenweg herausfahren können (vgl. vorne E. 3.1). Die Sicherheitsbedenken gegenüber der geplanten Verkehrsmassnahme entfallen auch nicht deshalb, weil die geltende Verkehrsregelung auf dem betroffenen Wegstück des Gurtenwegs gemäss dem bfu-Bericht ebenfalls Sicherheitsmankos aufweist. Diese verdeutlichen vielmehr, dass Handlungsbedarf besteht, um auf dem betroffenen Teilstück des Gurtenwegs ein neues – Sicherheitsüberlegungen hinreichend Rechnung tragendes – Verkehrsregime zu realisieren. Der bfu-Bericht zeigt der Gemeinde mögliche Lösungen auf. Dass der Gurtenweg im Inventar der historischen Verkehrswege als Objekt von lokaler Bedeutung mit der Klassierung «historischer Verlauf» verzeichnet ist, schliesst – anders als die Gemeinde zu meinen scheint – bauliche Massnahmen nicht generell aus (Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz einsehbar unter: <<http://ivs-gis.admin.ch>>, Rubriken «Objekte regionale/lokale Bedeutung» sowie «gültiges Hinweisinventar BE»; vgl. Art. 11 Abs. 1 und 3 der Verordnung vom 14. April 2012 über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz [VIVS; SR 451.13] und Art. 9 f. des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 [BauG; BSG 721.0] sowie Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I, 4. Aufl. 2013, Art. 9/10 N. 31). Wenn die Gemeinde keine baulichen Massnahmen ergreifen möchte, um den Charakter des Weges erhalten zu können, entbindet sie dies nicht von der Pflicht, bei der Ausgestaltung von neuen Verkehrsmassnahmen der Sicherheit gebührend Rechnung zu tragen. Im Übrigen sind auch Lösungen ohne bauliche Massnahmen denkbar wie z.B. ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr ohne Erlaubnis für den Zubringerdienst zu den Schrebergärten.

5.7 Nach dem Gesagten genügt das geplante Fahrverbot mit Zubringerregelung auf dem Gurtenweg den Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht. Damit erweist sich der angefochtene Entscheid als rechtsfehlerhaft

und ist aufzuheben. Die Beschwerden sind gutzuheissen, soweit darauf eingetreten wird. – Bei diesem Ergebnis kann dahingestellt bleiben, wie es sich mit der Erforderlichkeit und Zumutbarkeit der Verkehrsmassnahme sowie mit den weiteren Beanstandungen der Beschwerdeführer verhält (unrichtige Feststellung des Sachverhalts bzw. [sinngemäss] Verletzung des rechtlichen Gehörs, Vorwurf der Parteilichkeit des Regierungstatthalters).

6.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens obsiegen die Beschwerdeführer. Das teilweise Nichteintreten auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 1 rechtfertigt keine Kostenausscheidung. Die unterliegende Gemeinde ist nicht in ihren Vermögensinteressen betroffen, weshalb ihr grundsätzlich keine Verfahrenskosten auferlegt werden können (Art. 108 Abs. 1 und 2 VRPG). Die Verfahrenskosten umfassen neben der Pauschalgebühr für das verwaltungsgerichtliche Verfahren auch die Kosten für den technischen Berichts der bfu (Art. 103 Abs. 1 VRPG). Diese Kosten in der Höhe von Fr. ... hat die Gemeinde indes vollständig zu tragen, weil es grundsätzlich an ihr gewesen wäre, die entsprechenden Abklärungen zur Verkehrssicherheit auf dem Gurtenweg im Rahmen der Projektausarbeitung vorzunehmen (vgl. für eine ähnliche Konstellation in einem Baubewilligungsverfahren BVR 2006 S. 335 [VGE 21598/21602-21604 vom 14.6.2004], nicht publ. E. 14.4, bestätigt durch BGer 1A.214/2005, 1A.218/2005 und 1A.220/2005 vom 23.1.2006; betreffend eine Überbauungsordnung VGE 2012/133 vom 12.3.2013, E. 6). Mangels anwaltlicher Vertretung der Beschwerdeführer sind keine ersatzfähigen Parteikosten angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. a) Die Beschwerde im Verfahren 100.2014.209 wird gutgeheissen, soweit darauf eingetreten wird.
b) Die Beschwerde im Verfahren 100.2014.210 wird gutgeheissen.
c) Der Entscheid des Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland vom 26. Juni 2014 wird aufgehoben.
2. Die Kosten des Berichts der Beratungsstelle für Unfallverhütung von Fr. ... werden der Einwohnergemeinde Köniz auferlegt. Die übrigen Verfahrenskosten werden nicht erhoben.
3. Parteikosten werden keine gesprochen.
4. Zu eröffnen:
 - dem Beschwerdeführer 1
 - dem Beschwerdeführer 2
 - der Einwohnergemeinde Köniz
 - dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
 - dem Bundesamt für Strassenund mitzuteilen:
 - dem Tiefbauamt des Kantons Bern

Der Abteilungspräsident:

Die Gerichtsschreiberin:

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung 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.