

Auf eine gegen dieses Urteil erhobene Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ist das Bundesgericht am 4. Juli 2016 nicht eingetreten (BGer 1C_625/2015).

100.2015.63/65U
DAM/SIL/RAP

Verwaltungsgericht des Kantons Bern

Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 28. Oktober 2015

Verwaltungsrichter Burkhard, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichterin Herzog
Gerichtsschreiber Sieber



100.2015.63

1. **A. _____ AG**
handelnd durch die statutarischen Organe
2. **Genossenschaft B. _____**
handelnd durch die statutarischen Organe
beide vertreten durch Fürsprecher ...

Beschwerdeführerinnen

100.2015.65

1. **C. _____**
handelnd durch die statutarischen Organe
2. **D. _____ AG**
handelnd durch die statutarischen Organe
3. **E. _____ und F. _____**
alle vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdeführende

gegen

Einwohnergemeinde Kiesen

handelnd durch den Gemeinderat, Bahnhofstrasse 10, Postfach 15,
3629 Kiesen

vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdegegnerin

und

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland

Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend Verkehrsbeschränkung Dorfgebiet; Tempo-30-Zone (Entscheid
des Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland vom 27. Januar 2015;
vbv 50/2013)

Sachverhalt:

A.

An der Gemeindeversammlung vom 11. Mai 2012 beschlossen die Stimmberechtigten der Einwohnergemeinde (EG) Kiesen die Einführung einer Tempo-30-Zone im Dorfgebiet und bewilligten den zugehörigen Kredit. Auf zwei hiergegen von Stimmbürgern erhobene Beschwerden trat das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland mit Entscheid vom 5. Dezember 2012 nicht ein. Dieser Entscheid ist unangefochten in Rechtskraft erwachsen. Mit Verfügung vom 13. Mai 2013 stimmte das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Oberingenieurkreis (OIK) II, der «Zone Bahnhofstrasse» unter Bedingungen zu. Am 16. und 22. Mai 2013 publizierte der Gemeinderat im Anzeiger Konolfingen bzw. im Amtsblatt des Kantons Bern folgende (abgeänderte) Verkehrsmassnahme:

«Verkehrsbeschränkung Dorfgebiet (ersetzt Publikation vom 8. Mai 2013) Tempo-30-Zone

Der Gemeinderat Kiesen verfügt [...] mit Zustimmung des Tiefbauamtes des Kantons Bern [...] die folgende Verkehrsbeschränkung:

Zone Bahnhofstrasse
Zonensignalisation 30 km/h

Im Dorfgebiet zwischen Bernstrasse und Autobahn A6 wird zur Verkehrsberuhigung eine Tempo-30-Zone eingeführt. Abgrenzung (alle Strassen inklusive):

- Allmendstrasse
- Bahnhofstrasse
- Birkenweg
- Chaletweg
- Chisemattweg
- Chlinaustrasse
- Dorfmatte
- Effingerstrasse
- Eustrasse
- Jabergstrasse
- Mattenweg
- Museumweg
- Postweg
- Professoreistrasse
- Ringstrasse
- Sagiweg

[...]

Diese Verfügung tritt nach dem Aufstellen der Signale in Kraft.»

Die EG Kiesen plant ausserdem, an den in das Gebiet der Verkehrsbeschränkung hineinführenden Strassen Signale sowie Markierungen anzubringen. Zusätzlich sind innerhalb der Tempo-30-Zone verschiedene Markierungen sowie Einengungen und Schutzpfosten vorgesehen. Diesbezüglich soll ein eigenständiges Verfahren durchgeführt werden.

B.

Gegen die Verkehrsbeschränkung im Dorfgebiet von Kiesen erhoben die C._____, die D._____ AG, E._____ und F._____, die A._____ AG, die Genossenschaft B._____ sowie eine weitere Person Beschwerden. Nachdem der Regierungsstatthalter des Verwaltungskreises Bern-Mittelland im Februar 2014 unter Mitwirkung der Parteien und von Fachpersonen eine Augenscheins- und Instruktionsverhandlung durchgeführt hatte, wies er die Beschwerden mit Entscheid vom 27. Januar 2015 ab.

C.

Gegen diesen Entscheid haben die A._____ AG und die Genossenschaft B._____ am 26. Februar 2015 gemeinsam Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben und beantragt, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben; eventuell sei die Bahnhofstrasse aus dem Perimeter der Verkehrsbeschränkung zu entlassen (Verfahren 100.2015.63). Die C._____, die D._____ AG sowie F._____ und E._____ haben am 27. Februar 2015 gemeinsam ebenfalls Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben und Folgendes beantragt (Verfahren 100.2015.65):

- «1. Der Entscheid des Regierungsrates vom 27. Januar 2015 sei aufzuheben und die Verkehrsbeschränkungsverfügung Dorfgebiet Kiesen sei aufzuheben.
2. Eventualiter: Der Entscheid des Regierungsrates vom 27. Januar 2015 sei aufzuheben und die Bahnhofstrasse und die Professorenstrasse seien aus dem Perimeter der Verkehrsbeschränkungsverfügung Dorfgebiet Kiesen zu entlassen.
3. Subeventualiter: Der Entscheid des Regierungsrates vom 27. Januar 2015 sei aufzuheben und die Sache sei zur Neuurteilung an die Gemeinde Kiesen zurückzuweisen.

- unter Kostenfolge ->

Mit Eingaben vom 27. März 2015 hat das Regierungsratsamt in beiden Verfahren mitgeteilt, es sehe sich nicht veranlasst, auf den angefochtenen Entscheid zurückzukommen und verzichte auf eine Vernehmlassung. Am 20. April 2015 hat die EG Kiesen die Abweisung beider Beschwerden beantragt.

Erwägungen:

1.

1.1 Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerden 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 Beschwerdeführenden in beiden Verfahren haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Sie wohnen entweder im Gebiet der Tempo-30-Zone oder betreiben dort ein Gewerbe. Sie sind damit durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Das gilt namentlich auch für die C._____, eine privatrechtliche Körperschaft im Sinn von Art. 20 Abs. 1 des Gesetzes vom 28. Mai 1911 betreffend die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (EG ZGB; BSG 211.1), die nicht dem Gemeindegesetz vom 16. März 1998 (GG; BSG 170.11) unterstellt ist (vgl. auch BVR 2008 S. 332 E. 4.5). Als Eigentümerin verschiedener Land- und Waldparzellen, deren Bewirtschaftung sie bezweckt (Art. 1 Abs. 2 des Organisationsreglements vom 29. Oktober 2010 [Vorakten 4B2]; Vorakten 4B, pag. 91), ist sie vom angefochtenen Entscheid gleichermassen in der eigenen Rechtsstellung betroffen wie die übrigen Beschwerdeführenden. Auf die form- und fristgerecht eingereichten Beschwerden ist einzutreten.

1.2 Da die Beschwerden den gleichen Gegenstand betreffen, sind die beiden verwaltungsgerichtlichen Verfahren zu vereinigen (Art. 17 Abs. 1 VRPG).

1.3 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 VRPG). Es auferlegt sich dabei 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 (BVR 2010 S. 411 E. 1.5 mit Hinweisen). 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 angefochtenen Entscheids (BVR 2015 S. 518 E. 4; VGE 2014/342 vom 8.9.2015, E. 1.3; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 80 N. 3 und 9). Diese Beschränkung der Überprüfungsbefugnis findet ihre Begründung letztlich in der vom Verwaltungsgericht zu erfüllenden Aufgabe; es soll Rechts-, nicht aber Fach-

fragen beantworten (Markus Müller, Bernische Verwaltungsrechtspflege, 2. Aufl. 2011, S. 203; VGE 2013/167 vom 9.9.2015, E. 1.2).

2.

Die Beschwerdeführenden rügen zunächst eine Verletzung der Koordinationspflicht, weil die Tempo-30-Zone nicht gemeinsam mit den vorgesehenen Markierungen, Einengungen und Schutzpfosten in einem Verfahren behandelt worden sei.

2.1 Die Rechtsanwendung muss nach allgemeinen Grundsätzen koordiniert werden, wenn für die Verwirklichung eines Projekts verschiedene materiellrechtliche Vorschriften anzuwenden sind und zwischen diesen ein derart enger Sachzusammenhang besteht, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewendet werden dürfen (materielle bzw. inhaltliche Koordination). Die koordinierte Anwendung des materiellen Rechts wird am besten erreicht, wenn dafür eine einzige Behörde zuständig ist. Sind zur Beurteilung koordinationsbedürftiger Rechtsfragen erstinstanzlich verschiedene Behörden zuständig, müssen diese die Rechtsanwendung in einer Weise abstimmen, dass qualitativ ein gleichwertiges Koordinationsergebnis erzielt wird. Werden verschiedene Entscheide getrennt erlassen, müssen sie in einem einheitlichen Rechtsmittelverfahren angefochten werden können (formelle oder verfahrensmässige Koordination; BGE 122 II 81 E. 6d, 116 Ib 50 E. 4b; BVR 2008 S. 360 E. 3.2 mit weiteren Hinweisen).

2.2 Der bernische Gesetzgeber hat diese Grundsätze aufgenommen und weiter konkretisiert. Gemäss Art. 1 Abs. 1 des Koordinationsgesetzes vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1) sind verschiedene Verfahren zu koordinieren, «wenn Bauten, Anlagen und Vorkehren (Vorhaben) von mehreren Behörden Bewilligungen, Konzessionen, Zustimmungen oder Genehmigungen» erfordern. Gemeint sind damit Bauvorhaben, die mehrere Bewilligungen benötigen (vgl. Art. 25a Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700]), die also nur verwirklicht werden können, wenn ausser der eigentlichen Baubewilligung noch weitere Bewilligungen, Konzessionen, Zustim-

mungen oder Genehmigungen vorliegen (vgl. Art. 1a Abs. 3 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 [BauG; BSG 721.0]), wie z.B. Bewilligungen nach See- und Flussufergesetz, Naturschutzgesetz, Waldgesetz, Gewässerschutzgesetz, Gastgewerbegesetz usw. Wo dagegen ein Bauvorhaben allein aufgrund einer Baubewilligung ausgeführt werden kann, ohne dass weitere Bewilligungen erforderlich sind, besteht kein Koordinationsbedarf, selbst wenn gleichzeitig noch weitere Massnahmen getroffen werden sollten, die eigene Bewilligungen erfordern. Dabei kommt es nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts nicht darauf an, ob die verschiedenen Verfahren koordinierbar sind, sondern ob Koordinationsbedarf besteht, weil auf das gleiche Bauprojekt verschiedene materiellrechtliche Vorschriften anzuwenden sind, zwischen denen ein derart enger Sachzusammenhang besteht, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewendet werden dürfen (BVR 2008 S. 360 E. 3.3, 2002 S. 443 E. 2a).

2.3 Den einzelnen von der Gemeinde im Dorfgebiet vorgesehenen Massnahmen liegt, was unbestritten ist, ein Gesamtkonzept zugrunde. Der Gemeinderat hat die verschiedenen baulichen Massnahmen, Signale und Markierungen mit der in Aussicht genommenen Tempo-30-Zone, bei der es sich um eine funktionelle Verkehrsanordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) handelt, abgestimmt und darüber an der Gemeindeversammlung vom 11. Mai 2012 informiert (Vorakten 4A, pag. 21; Verkehrsgutachten vom April 2012 [nachfolgend: Gutachten; Vorakten 4B1] Ziff. 6 S. 3 f.; Plan Nr. 1. _____ vom 3.4.2012 [Vorakten 4B1]). Dem Gebot der materiellen Koordination ist damit Rechnung getragen. Fraglich bleibt, ob auch eine formelle Koordination notwendig ist (vgl. auch BVR 2008 S. 360 E. 3.4).

2.4 Das Verwaltungsgericht hat sich bereits mehrfach zur formellen Koordination von Verkehrsanordnungen und baulichen Massnahmen geäussert. In BVR 2002 S. 443 hat es einen formellen Koordinationsbedarf verneint zwischen einem Linksabbiegeverbot einerseits und Fussgänger- und Schutzinseln andererseits. Das Gericht hat erwogen, dass die eine Massnahme nicht die andere bedinge. Die einzige gegenseitige Abhängigkeit bestehe darin, dass die Gemeinde die Schutzinseln möglicherweise nicht

erstellen würde, wenn das Abbiegeverbot nicht bewilligt würde. Dies sei ein rein tatsächlicher und kein rechtlicher Zusammenhang (E. 2b). In BVR 2008 S. 360 hat das Verwaltungsgericht diese Rechtsprechung bestätigt (E. 3.7). Ausserdem hat es sich zum Koordinationsbedarf bei Totalsperren (Fahrverbote und Abbiegegebote) mit Polleranlagen auf Quartierstrassen und Temporeduktionen auf den Hauptverkehrsachsen in einem Quartier der Stadt Bern geäussert. Das Gericht hat erwogen, zwischen den Totalsperren und den Polleranlagen bestehe insofern ein Zusammenhang, als die Polleranlagen nur bewilligt werden dürften, wenn die Durchfahrt strassenverkehrsrechtlich untersagt sei. Die Verkehrsbeschränkungen könnten indes auch ohne die Polleranlagen verfügt werden; werde das Verfahren rechtskräftig abgeschlossen, spreche nichts dagegen, die Polleranlagen in einem separaten Baubewilligungsverfahren zu beurteilen. Das Gleiche gelte für die baulichen Massnahmen zur (zusätzlichen) Verkehrsberuhigung (z.B. Verengungen, Schutzinseln oder Fahrbahn- bzw. Bodenwellen; E. 3.8 des erwähnten Urteils). Das Verwaltungsgericht hat sich dabei ausdrücklich von der insoweit strengeren Praxis des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich zur Koordinationspflicht von Tempo-30-Zonen mit baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung distanziert, auf welche sich die Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2015.65 berufen (Beschwerde, S. 4). Die Vorinstanz hat eine Pflicht zur formellen Koordination im vorliegenden Fall gestützt auf diese Rechtsprechung verneint (angefochtener Entscheid, E. 1.3 und 1.4 S. 8).

2.5 Anlass für ein Abweichen von der bisherigen verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung besteht nicht (vgl. auch Ulrich Keusen, Verkehr: Strassenrecht, in Giovanni Biaggini [Hrsg.], Fachhandbuch Verwaltungsrecht, 2015, S. 443 ff., 452 f. N. 10.19). Auch im vorliegenden Fall gilt, dass die Verkehrsbeschränkung (Temporeduktion) ohne die projektierten baulichen Umgestaltungsmassnahmen (Einengungen, Schutzpfosten) angeordnet werden kann. Umgekehrt sind die baulichen Massnahmen grundsätzlich ohne die Verkehrsbeschränkung realisierbar. – Die Beschwerdeführenden verweisen allerdings auf die Verfügung vom 13. Mai 2013, mit der das TBA seine Zustimmung zur Geschwindigkeitsbeschränkung unter die «Bedingung» stellt, dass «die Massnahmen gemäss Plan Nr. 1. _____ Situation 1:2000 vom 3. April 2012 [...] auf den Zeitpunkt der Aufstellung

der Signale errichtet» sein müssen (Vorakten 4B1). Die Zustimmung zur Tempo-30-Zone hängt damit von der Verwirklichung der baulichen Massnahmen ab. Hieraus ergibt sich indessen keine Pflicht zur formellen Koordination: Zwar müssen die baulichen Massnahmen vor der Verkehrsbeschränkung realisiert sein; Letztere darf also nicht ohne Erstere verwirklicht werden. Dennoch können beide Massnahmen unabhängig beurteilt bzw. die massgebenden Vorschriften unabhängig voneinander angewandt werden. Eine Abhängigkeit zwischen den Massnahmen im Sinn des in E. 2.2 hiervoor Dargelegten besteht nicht. Freilich wären beide Massnahmen ohne weiteres koordinierbar, zumal es sich bei den baulichen Massnahmen, die zur Durchsetzung der Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit in der Tempo-30-Zone bestimmt sind, (auch) um Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (VO Tempo-30-Zonen; SR 741.213.3) handelt; sie haben daher die strengen Anforderungen an den Nachweis der Notwendigkeit sowie der Zweck- und Verhältnismässigkeit nach der Strassenverkehrsgesetzgebung einzuhalten (vgl. BGer 1C_276/2008 vom 22.12.2008, E. 2.1.3). Auch besteht für die Gemeinde das Risiko, dass das strassenverkehrsrechtliche Verfahren vergeblich durchgeführt wird, sollten die baulichen Massnahmen wider Erwarten nicht bewilligt werden können. Diese Umstände mögen eine formelle Koordination allenfalls als wünschenswert erscheinen lassen, begründen aber keine entsprechende Pflicht.

2.6 Hinsichtlich der vorgesehenen Markierungen scheidet eine formelle Koordination sodann aus, weil das Bundesrecht dafür ein vereinfachtes Verfahren ohne Verfügung und Publikation kennt (vgl. Art. 106 f. der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21] und hierzu Waldmann/Kraemer, in Basler Kommentar zum SVG, 2014, Art. 5 N. 36 ff. und 40 ff.). Damit ist es nicht rechtsfehlerhaft, wenn die Vorinstanz die Pflicht zur formellen Koordination verneint hat. Die Beschwerden erweisen sich insoweit als unbegründet.

3.

Umstritten ist weiter, ob das Verkehrsgutachten den gesetzlichen Anforderungen genügt.

3.1 Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV ist durch das Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind bzw. ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Art. 3 VO Tempo-30-Zonen enthält sodann Vorgaben zum Inhalt des Gutachtens (Kurzbericht). Das Gutachten ist nicht isoliert zu betrachten; zur Ergänzung und Konkretisierung kann auch auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden. Wesentlich ist, dass die zuständige Behörde – hier der Gemeinderat der EG Kiesen (Art. 66 Abs. 2 und 3 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11] i.V.m. Art. 11 Abs. 1 des Organisationsreglements der EG Kiesen vom 26. Mai 2000 [OgR]) – über genügend Anhaltspunkte verfügt, um beurteilen zu können, ob die Voraussetzungen zur Anordnung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind (BGE 139 II 145 E. 4.3 S. 153 bzw. 166, 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C_206/2008 vom 9.10.2008, E. 2.2). Sind die im konkreten Einzelfall erforderlichen Entscheidungsgrundlagen vorhanden, bleibt die Anordnung einer Tempo-30-Zone daher auch möglich, wenn sich das Gutachten nicht oder nur knapp zu jedem der in Art. 3 VO Tempo-30-Zonen aufgeführten Punkten äussert (BVR 2009 S. 180, nicht publ. E. 3.5 [VGE 23065 vom 31.3.2008]; für eine differenzierende Umsetzung auch BGer 1C_370/2011 vom 9.12.2011, E. 2.5, in BVR 2012 S. 178 und ZBI 2013 S. 574).

3.2 Die Beschwerdeführenden sind der Ansicht, das Gutachten erfülle die gesetzlichen Anforderungen nicht. Es sei zu knapp und äussere sich nicht zu allen notwendigen Punkten (Beschwerden in den Verfahren 100.2015.63, S. 5 f., und 100.2015.65, S. 5 ff.). Die Vorinstanz anerkennt, dass sich das Gutachten nicht mit allen der in Art. 3 VO Tempo-30-Zonen erwähnten Punkten auseinandersetzt, geht aber dennoch davon aus, dass

dem Gemeinderat alle nötigen Informationen zur Verfügung gestanden haben (angefochtener Entscheid, E. 4.3 S. 16 f.).

3.3 Nach dem vorstehend Ausgeführten ist zu prüfen, ob der Gemeinderat über hinreichende Grundlagen verfügte, um die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Dorfgebiet beurteilen zu können.

3.3.1 Zu den Zielen der Verkehrsmassnahme (Art. 3 Bst. a VO Tempo-30-Zonen) führt das Gutachten Folgendes aus (Ziff. 1):

«Im Gebiet nördlich und südlich der Bahnhofstrasse und insbesondere auf der Bahnhofstrasse soll:

- die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden
- ein sicherer Verkehrsablauf und die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden gefördert werden
- weniger Lärm entstehen

Umsetzungsziele:

- Gute Erkennbarkeit der Zoneneingänge durch klare Übergänge mit möglichst einfachen Signalisationen und einem Minimum an Markierungen
- Möglichst hindernisfreien Verkehrsablauf gewährleisten»

Damit sind die Ziele der Massnahme hinreichend umschrieben. Im Vordergrund steht die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, wozu ausserdem ausgeführt wird, «infolge ungenügender Sichtweiten [seien] teilweise Ausfahrten aus den Hauszufahrten in die Quartierstrassen gefährlich». Weiter seien «einzelne Fussgängerzugänge zu und von den Liegenschaften unübersichtlich» (Ziff. 3, Sicherheitsdefizite; vgl. Art. 3 Bst. c VO Tempo-30-Zonen). Zwar wird nicht jede gefährliche Stelle auf dem Gemeindegebiet einzeln bezeichnet, wie die Beschwerdeführerinnen im Verfahren 100.2015.63 bemängeln (vgl. Beschwerde, S. 5). Dies ist jedoch nicht notwendig, ist doch davon auszugehen, dass der Gemeinderat über die örtlichen Gegebenheiten im Bild ist (vgl. BGE 136 II 539 E. 3.3). Mit Blick auf die konkreten Verhältnisse (enge Quartierstrassen, Hauszugänge usw.) durfte auf eine detailliertere Beschreibung der Sicherheitsdefizite verzichtet werden.

3.3.2 Die Beschwerdeführenden weisen richtig darauf hin, dass sich in den Akten kein Übersichtsplan mit einer Hierarchie der Strassen findet (Art. 3 Bst. b VO Tempo-30-Zonen). Indessen werden mit dem Plan

Nr. 1. _____ vom 3. April 2012 (Vorakten 4B1) das betroffene Gebiet und die in der Tempo-30-Zone liegenden Strassen ausgewiesen. Weiter kann auch hinsichtlich der Hierarchie der Strassen davon ausgegangen werden, dass der Gemeinderat mit den Gegebenheiten in der Gemeinde hinreichend vertraut ist (vgl. BGE 136 II 539 E. 3.3).

3.3.3 Das Vorbringen der Beschwerdeführenden, es seien keine Alternativen zur Einführung der Tempo-30-Zone geprüft worden (vgl. Art. 3 Bst. c VO Tempo-30-Zonen), ist insoweit zutreffend, als sich im Gutachten einzig kurze Ausführungen zur Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf der Bahnhofstrasse finden (Ziff. 6). Allerdings diskutierten die Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung vom 11. Mai 2012 ebenfalls über die Einführung von Tempo 40 km/h und wurde ein (letztlich erfolgloser) Rückweisungsantrag zur Ausarbeitung weiterer Alternativen gestellt (Vorakten 4A, pag. 27 ff.). Der Gemeinderat war sich damit hinreichend im Klaren, dass auch andere Handlungsmöglichkeiten bestanden hätten, sodass auch aus diesem Grund kein Anlass besteht, die umstrittene Massnahme aufzuheben.

3.3.4 Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V_{50} und 85-Prozent-Geschwindigkeit V_{85} ; Art. 3 Bst. d VO Tempo-30-Zonen) sind im Gutachten vorhanden (Ziff. 4; vgl. auch Analyse der Inforadar-Messergebnisse in Kiesen des ... vom 14.12.2010 [Vorakten 4B1]). Soweit die Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2015.65 rügen, es seien aus den vorhandenen Daten die falschen Schlüsse gezogen worden (Beschwerde, S. 8), betrifft dies nicht das Gutachten, sondern die Voraussetzungen der Einführung der Verkehrs-massnahme.

3.3.5 Die Beschwerdeführenden beanstanden an sich zu Recht, dass im Gutachten Angaben zu den Auswirkungen der Verkehrsbeschränkung auf die Gemeinde und insbesondere auf den Wirtschaftsraum fehlen (vgl. Art. 3 Bst. e und f VO Tempo-30-Zonen). Dieser Themenbereich ist indessen ebenfalls an der Gemeindeversammlung vom 11. Mai 2012 diskutiert worden (Vorakten 4A, pag. 21 f.). Auch wenn das Gutachten diesbezüglich lückenhaft ist, konnte der Gemeinderat daher den Entscheid über die Tempo-30-Zone in Kenntnis der entsprechenden Problematik fällen.

3.3.6 Im Gutachten werden schliesslich die einzelnen Massnahmen erwähnt, welche zur Umsetzung der Tempo-30-Zone notwendig sind (Ziff. 6; Art. 3 Bst. g VO Tempo-30-Zone). Eine eigentliche Verhältnismässigkeitsprüfung ist, wie die Beschwerdeführenden richtig vorbringen, im Gutachten nicht enthalten. Abgesehen davon, dass Art. 3 VO Tempo-30-Zonen eine solche nicht als notwendigen Inhalt des Gutachtens bezeichnet, waren Alternativen wie erwähnt Thema an der Gemeindeversammlung vom 11. Mai 2012 (E. 3.3.3 hiervor). Der Gemeinderat konnte die Massnahmen daher durchaus aufgrund einer Gesamtsicht der Situation festlegen. Mehr ist nicht verlangt.

3.4 Das Gutachten ist damit gemessen an den gesetzlichen Voraussetzungen zwar knapp ausgefallen. Gründe zur Annahme, der Gemeinderat habe nicht über hinreichende Grundlagen zur Beurteilung der Tempo-30-Zone verfügt, bestehen jedoch keine. Namentlich aufgrund der durchgeführten Gemeindeversammlung und seiner Ortskenntnis standen ihm alle notwendigen Informationen zur Verfügung. Daran ändert nichts, dass an der Gemeindeversammlung vorab die Situation auf der Bahnhofstrasse diskutiert wurde und auch die Geschwindigkeitsmessungen nur diese betreffen. Die Verkehrsbeschränkung ist vorab auf dieser Strasse umstritten; hinsichtlich der Quartierstrassen bestehen kaum sachverhaltliche Differenzen (vgl. auch hinten E. 6.2). Die Beschwerden erweisen sich damit auch insoweit als unbegründet. Folglich wird auch der Beweisantrag der Beschwerdeführenden auf Einholung eines neuen Gutachtens abgewiesen (Beschwerde im Verfahren 100.2015.65, S. 8).

4.

Nach Ansicht der Beschwerdeführerinnen im Verfahren 100.2015.63 fehlt der Gemeinde die «Kompetenz» zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf dem gesamten Siedlungsgebiet. Sie dürfe einzig örtlich oder zeitlich beschränkte Massnahmen erlassen (Beschwerde, S. 7 f.). Damit ist die Frage nach der örtlichen Ausdehnung der umstrittenen Tempo-30-Zone aufgeworfen.

4.1 In sachverhaltlicher Hinsicht ist unbestritten, dass die geplante Zone mehr oder weniger das gesamte geschlossene Siedlungsgebiet des Dorfes Kiesen zwischen der Bernstrasse und der Autobahn A6 umfasst. Ausgenommen sind ausser einzelner Bauernhöfe einzig das Schloss Kiesen und der sich auf der gleichen Seite der Bernstrasse befindliche Siedlungsteil sowie die Gebiete um die Abwasserreinigungsanlage (ARA) und den – weiter südlich gelegenen – Golf Club Aaretal (Plan Nr. 1. _____ vom 3.4.2012 [Vorakten 4B1]; Google Maps [einsehbar unter: <<http://www.google.ch/maps>>]).

4.2 Gemäss Art. 22a Satz 1 SSV kennzeichnet das Signal «Tempo-30-Zone» Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Weiter ist das Signal gemäss Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV grundsätzlich nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter und nur ausnahmsweise auch auf Hauptstrassen zulässig. Mit Blick auf diese Regelungen können Tempo-30-Zonen jedenfalls im Normalfall nur auf einem Teil des Gemeindegebiets eingeführt werden. Indessen dürfen die konkreten lokalen Gegebenheiten nicht vernachlässigt werden. Die EG Kiesen ist eine kleine Gemeinde und gemessen an ihrer Fläche und Einwohnerzahl einem Quartier oder Stadtteil grösserer Gemeinden wie Bern oder Biel nicht unähnlich (für die EG Kiesen vgl. <<http://www.kiesen.ch>>, Rubriken «Das Dorf Kiesen», «Kiesen in Zahlen»). Weiter ist zu beachten, dass mit Einführung der VO Tempo-30-Zonen die Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) vom 3. April 1989 über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen aufgehoben wurde, welche Flächenbegrenzungen für Zonenregimes vorgesehen hatte (vgl. Art. 7 VO Tempo-30-Zonen; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 136). Für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h – sie bilden innerorts die gesetzlich geregelte Ausnahme zur Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (vgl. Art. 108 Abs. 5 Bst. d und e SSV sowie Art. 4a Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]; BGE 136 II 539 E. 2.3; Eva Maria Belser, in Basler Kommentar zum SVG, 2014, Art. 3 N. 67) – gilt weiter das aus dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit fliessende Erforderlichkeitsprinzip. Demnach darf die Geschwindigkeit nur reduziert werden,

wo dies auch tatsächlich notwendig ist (Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [BV; SR 101]; Art. 3 Abs. 4 SVG; Art. 107 Abs. 5 und Art. 108 Abs. 4 SSV; Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 79 f. und 133; BGer 2A.194/2006 vom 3.11.2006, in ZBGR 2008 S. 107 E. 3.1). Tempo-30-Zonen können daher nur eingeführt werden, wenn die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind und dies notwendig ist. Dies bedeutet aber auch, dass solche Zonen immer dort zulässig sind, wo diese Voraussetzungen gegeben sind. Eine zusätzliche flächenmässige Begrenzung hat nach diesem Konzept keinen Platz und ist wie ausgeführt auch nicht mehr vorgesehen.

4.3 Es ist somit nicht grundsätzlich zu beanstanden, dass die Tempo-30-Zone fast das gesamte Siedlungsgebiet des Dorfes Kiesen umfasst. Ob die gesetzlichen Voraussetzungen hinsichtlich aller Strassen erfüllt sind und ob die Massnahme überall notwendig und verhältnismässig ist, bleibt jedoch nachfolgend zu prüfen.

5.

Da mit der Tempo-30-Zone die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt wird, ist sie nur zulässig, wenn eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist (BGE 136 II 539 E. 2.2; BGer 2A.38/2006 vom 13.7.2006, in ZBI 2007 S. 611 E. 3). Nach dieser Bestimmung können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützerinnen und -benützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c) oder wenn dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann (Bst. d). – Nach Auffassung der Vorinstanz sind die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 Bst. a (Quartierstrassen einschliesslich Professoreistrasse) und Bst. b (Bahnhofstrasse) SSV erfüllt.

6.

Die Beschwerdeführenden sind zunächst der Ansicht, auf den Quartierstrassen seien die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV nicht gegeben; zumindest die Professoreistrasse sei von der Verkehrsmassnahme auszunehmen (Eventualbegehren der Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2015.65).

6.1 Eine nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV ist gegeben, wenn baulich bedingt ungenügende Sichtweiten (Kurven, Kuppen, Knoten) zu falscher Beurteilung durch die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer führen können, oder wenn die Strassenanlage von der Fahrzeugführerin oder vom Fahrzeugführer eine erheblich erhöhte Aufmerksamkeit erfordert (Verflechtungsstrecken, komplexe Verzweigungen; BVR 2010 S. 78 E. 4.3 [einleitend] mit Hinweis auf die Weisungen des EJPD vom 13. März 1990 zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten [nachfolgend: Weisungen EJPD], S. 3). Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit rechtfertigt sich nach Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV namentlich dort, wo die Höchstgeschwindigkeit nicht der angemessenen Geschwindigkeit entspricht, dies den Verkehrsteilnehmenden aber nicht bewusst ist, weil sie die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen können. In blossen Tempoüberschreitungen liegt demgegenüber keine nicht vorhersehbare Gefahr (BVR 2010 S. 78 E. 4.3.3).

6.2 Auf den Quartierstrassen und der Professoreistrasse sind nach Ansicht der Vorinstanz besondere Verhältnisse gegeben, namentlich beschränkte Sichtweiten, unübersichtliche Stellen und beschränkte Fahrbahnbreiten, welche bereits heute faktisch kaum Geschwindigkeiten von über 30 km/h zulassen. Sodann bestünden bei den Privatliegenschaften gefährliche Ausfahrten und unübersichtliche Ausgänge (angefochtener Entscheid, E. 4.2 und 4.4.1 S. 16 f.). – Diese Darstellung wird durch das Gutachten bestätigt, wonach in den «Quartierstrassen» die «Ausfahrten aus den Hauszufahrten» infolge ungenügender Sichtweiten teilweise gefährlich seien. Die Strassenbreite betrage zwischen drei bis fünf Metern (S. 2). Die Feststellungen des Regierungsstatthalters werden durch die Beschwerdeführerinnen im Verfahren 100.2015.63 nicht bestritten (Beschwerde, S. 6).

Die Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2015.65 rügen zwar die unzureichende Sachverhaltsabklärung, da unklar sei, auf welche Grundlagen die Vorinstanz sich stütze. Sie führen aber nicht aus, inwiefern sich der Sachverhalt ihrer Ansicht nach anders darstellen sollte. Vielmehr gehen sie selbst davon aus, es bestünden gefährliche Ausfahrten auf die Quartierstrassen, weshalb bauliche Massnahmen erforderlich seien (Beschwerde, S. 9 f.). Der Sachverhalt ist damit nicht ungenügend abgeklärt, zumal sich die Feststellungen des Regierungsstatthalters wie ausgeführt auf das Verkehrsgutachten abstützen. Die Beschwerdeführenden legen sodann nicht weiter dar und es ist auch nicht ersichtlich, inwiefern sich die Verhältnisse auf der Professoreistrasse grundlegend von denjenigen auf den anderen Quartierstrassen unterscheiden sollen. Wohl ist einseitig ein Trottoir vorhanden (vgl. Beschwerde im Verfahren 100.2015.65, S. 10 f.); dies aber nur im Abschnitt zwischen der Bahnhof- und der Ringstrasse (vgl. Google Maps [einsehbar unter: <<http://www.google.ch/maps>>]).

6.3 In sachverhaltlicher Hinsicht steht damit fest, dass auf den von der Verkehrsbeschränkung erfassten Quartierstrassen und der Professoreistrasse die Sichtweiten beschränkt sind und bei den Hauszufahrten teilweise gefährliche Stellen bestehen. Die Strassen sind mit drei bis fünf Metern eher schmal, was das Kreuzen oder Ausweichen erschwert. An der Verzweigung Professoreistrasse/Ringstrasse kam es am 3. Juni 2014 denn auch zu einem tödlichen Zusammenstoss zwischen zwei Fahrrädern (vgl. Medienmitteilung der Kantonspolizei Bern vom 4.6.2014 [abrufbar unter: <<http://www.police.be.ch>>, Rubriken «Medien», «Medienmitteilungen/Archiv»). Die bestehenden Gefahren zeigen sich sodann am Umstand, dass in den Quartieren des Dorfes bereits heute nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann, was unbestritten ist. Anders als die Beschwerdeführerinnen im Verfahren 100.2015.63 meinen (Beschwerde, S. 6), erübrigt sich aus diesem Grund eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht. Vielmehr entspricht die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht der angemessenen Geschwindigkeit, was gerade mit Blick auf Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, welche mit den örtlichen Gegebenheiten nicht vertraut sind, zu gefährlichen Situationen führen kann. Auch der Einwand der Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2015.65, den Gefahren sei mit baulichen Massnahmen zu begegnen (Beschwerde, S. 10), vermag nicht

zu überzeugen: Zwar ist gemäss den Weisungen EJPD eine Geschwindigkeitsreduktion nicht zulässig, wenn die Verkehrssicherheit mit anderen Massnahmen u.a. baulicher Art gewährleistet werden kann (Ziff. 4.1 S. 3; vgl. auch BR 27.11.2000, in VPB 65/2001 Nr. 87 E. 4c). Indessen ist der gesamte Perimeter der Tempo-30-Zone und damit fast das gesamte geschlossene Siedlungsgebiet der EG Kiesen angesprochen (vgl. vorne E. 4.1). Betroffen ist daher eine Vielzahl potentiell gefährlicher Stellen. Es wäre daher nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich, sämtlichen Gefahren mit baulichen Massnahmen zu begegnen.

6.4 Auf den Quartierstrassen einschliesslich der Professoreistrasse bestehen damit nicht rechtzeitig erkennbare Gefahren im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV.

7.

Die Beschwerdeführenden vertreten sodann den Eventualstandpunkt, die Bahnhofstrasse sei von der Tempo-30-Zone auszunehmen.

7.1 Eines besonderen Schutzes nach Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV bedürfen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer, die durch den Verkehr stark gefährdet werden und bestimmte Strassenabschnitte regelmässig benützen müssen (z.B. Betagte und Kinder bei Altersheimen bzw. Schulen oder Menschen mit Geh-, Seh- oder Hörbehinderung). Vorausgesetzt ist eine besonders schwere Gefährdung der betroffenen Verkehrsteilnehmenden (BVR 2010 S. 78 E. 4.4 mit Hinweis u.a. auf die Weisungen EJPD, Ziff. 4.1 S. 4; VGE 2010/196/197 vom 23.2.2012, E. 4.4.3). Eine derartige Gefährdung kann beispielsweise gegeben sein bei Strassen mit unübersichtlichen Verhältnissen, welche über kein Trottoir verfügen (vgl. BGer 1C_370/2011 vom 9.12.2011, E. 2.7, in BVR 2012 S. 178 und ZBI 2013 S. 574).

7.2 Die Bahnhofstrasse führt vom Kreisel beim Schloss Kiesen zum Bahnhof und durchquert im östlichen Teil den Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde, wo sich insbesondere Wohnquartiere, die Schule und der Kindergarten befinden. Im westlichen Teil gegen den Bahnhof hin führt die

Strasse zunächst über offenes Land und anschliessend an einem weiteren Wohnquartier sowie an einem Produktionsbetrieb der A._____ AG vorbei. Die Bahnhofstrasse verläuft bis zum Bahnhof relativ gerade und weist nur leichte und übersichtliche Kurven auf. Sie ist auf ihrer ganzen Länge 6-7,2 m breit. Auf der Nordseite besteht entlang der gesamten Strasse ein Trottoir; auf der Südseite findet sich ein solches nur teilweise im Wohngebiet. In unmittelbarer Nähe der direkt an der Bahnhofstrasse liegenden Schule sind zwei Zebrastreifen. Zwischen dem Bahnhof bis zur Einmündung der Professoreistrasse, welche sich ungefähr auf halber Strecke befindet, sind beidseitig Radstreifen markiert (vgl. Plan Nr. 1._____ vom 3.4.2012 [Vorakten 4B1]; Gutachten, Ziff. 2 S. 1 f.; Fotodokumentation zum Augenschein vom 11.4.2014 [Vorakten 4B, pag. 240 f.]). – Bei der Bahnhofstrasse handelt es sich folglich um eine relativ breite und übersichtliche Strasse, welche jedenfalls einseitig stets über ein Trottoir verfügt. Anders als auf den Quartierstrassen bestehen daher keine nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahren im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV, was nicht bestritten ist.

7.3 Die Vorinstanz verweist darauf, dass die Bahnhofstrasse an der Schule und am Kindergarten vorbeiführt. Sie weise ein nicht unbeachtliches Verkehrsaufkommen auf und werde teilweise massiv zu schnell befahren, womit eine Gefahr für die Kinder gegeben sei. Ausserdem begingen viele ältere Menschen die Strasse. Für diese Personengruppen bestehe daher eine besondere Gefahr (angefochtener Entscheid, E. 4.4.1/b S. 17 f.). – Es ist unbestritten, dass die Bahnhofstrasse regelmässig von Kindern benützt und gelegentlich auch von älteren Personen begangen wird. Hierbei handelt es sich um Verkehrsteilnehmende, die grundsätzlich eines erhöhten Schutzes bedürfen. Die Bahnhofstrasse ist indessen übersichtlich und auf ihrer gesamten Länge zumindest einseitig mit einem Trottoir versehen. In der Nähe der Schule befinden sich sodann zwei Zebrastreifen, welche den Schulkindern ermöglichen, die Strasse sicher zu überqueren. Dies entspricht im Ergebnis auch der Einschätzung der Fachbehörde. Danach sind die Sichtverhältnisse auf der Bahnhofstrasse gut. Für Kinder mögen sie zwar allenfalls etwas eingeschränkt sein (Bereich Einmündung Professoreistrasse). Die bestehenden Zebrastreifen bewirken aber, dass Fussgängerinnen und Fussgänger – mithin auch Kinder – die Strasse vorsichtiger

und konzentrierter überqueren (vgl. Voten des Vertreters des TBA [Vorakten 4B, pag. 236]). Wenig überzeugend ist der angefochtene Entscheid sodann, soweit er auf das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten verweist. Zwar ist der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mit 2'500 Fahrzeugen nicht zu unterschätzen. Mit einer durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit von 36-43 km/h wird die derzeit geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aber gut eingehalten und sogar unterschritten. Hieran vermag auch nichts zu ändern, dass vereinzelt erheblich zu schnell gefahren wird (bei insgesamt 29'083 Messungen im November und Dezember 2010 waren 63 Fahrzeuge mit über 60 km/h unterwegs und zwei Fahrzeuge mit über 70 km/h; zum Ganzen Gutachten, Ziff. 4 S. 2 f.). Derartigen Geschwindigkeitsüberschreitungen ist entgegenzutreten, indem die geltende Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt wird (vgl. BVR 2010 S. 78 E. 4.3.3; BGer 1C_153/2009 vom 3.12.2009, E. 4.5). Alles in allem wird damit auch unter Berücksichtigung des Beurteilungsspielraums der Vorinstanzen (vorne E. 1.3) nicht aufgezeigt, weshalb die betroffenen Personengruppen angesichts der übersichtlichen und bereits heute gut ausgebauten Strasse, auf der die erlaubte Höchstgeschwindigkeit meistens nicht ausgeschöpft wird, besonders schwer gefährdet sein sollen. Seit der Einführung der generellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurden denn auch keine Unfälle registriert (Gutachten, Ziff. 5 S. 3; vgl. für eine ähnliche Sachlage BVR 2010 S. 78 E. 4.4). An dem Ausgeführten ändert auch die Überlegung des Regierungsstatthalters nichts, bei tieferen Geschwindigkeiten würden sich weniger Unfälle mit schwerwiegenden Folgen ereignen (angefochtener Entscheid, E. 4.4.1/b S. 18). Unbesehen der konkreten Verhältnisse kann dieses Argument immer für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit vorgebracht werden.

7.4 Welcher weitere Grund von Art. 108 Abs. 2 SSV bezüglich der Bahnhofstrasse erfüllt sein könnte, ist nicht ersichtlich. Die Vorinstanz verweist zwar eher beiläufig auf Art. 108 Abs. 2 Bst. c SSV, wonach die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden darf, wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (angefochtener Entscheid, E. 4.4.2 S. 18). Bei einem DTV von 2'500 Fahrzeugen kann indessen von einer grossen Verkehrsbelastung im Sinn dieser Bestimmung nicht die Rede sein. So hat das Verwal-

tungsgericht erwogen, bei 3'000 bzw. 4'500 Fahrten pro Tag auf der Bühlstrasse im Länggassquartier in Bern könne kaum von einer derartigen Belastung gesprochen werden (VGE 2010/196/197 vom 23.2.2012, E. 4.4.5; anders etwa die Sachlage in der EG Münsingen: DTV von 17'300 Fahrzeugen auf der Bernstrasse, vgl. BGE 136 II 539 E. 3.3; VGE 2009/206 vom 24.11.2009, E. 4.3.1). Aus den Akten ergeben sich sodann keine Anhaltspunkte, dass in der EG Kiesen der Verkehrsablauf problematisch wäre. Das Anliegen der Gemeinde, die Bahnhofstrasse für den Durchgangsverkehr weniger attraktiv zu machen und auf die Umfahrungsstrasse zu verlagern (vgl. Vorakten 4B, pag. 95 ff.; Mitteilung des Gemeinderats, publ. im «Chisener Info» Nr. 73 vom Januar 2012, S. 2 [einsehbar unter: <<http://www.kiesen.ch>>, Rubrik «Downloads»]), genügt zur Begründung der Temporeduktion deshalb nicht.

7.5 Der angefochtene Entscheid erweist sich folglich insoweit als rechtsfehlerhaft, als er die angeordnete Massnahme auch für die Bahnhofstrasse bestätigt. Unter diesen Umständen braucht auf die übrigen Vorbringen im Zusammenhang mit der Bahnhofstrasse nicht eingegangen zu werden.

8.

Die Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2015.65 rügen schliesslich die Verletzung der Wirtschaftsfreiheit (Beschwerde, S. 13 f.). In diesem Rahmen ist auch die Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit der Verkehrsbeschränkung auf den Quartierstrassen und der Professoreistrasse zu prüfen, welche alle Beschwerdeführenden in Frage stellen.

8.1 Die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV; Art. 23 der Verfassung des Kantons Bern [KV; BSG 101.1]), die sowohl von natürlichen als auch von juristischen Personen angerufen werden kann, schützt jegliche private wirtschaftliche Tätigkeit, die berufsmässig ausgeübt wird und darauf gerichtet ist, einen Gewinn oder ein Einkommen zu erzielen. Sie umfasst namentlich die freie Wahl des Berufs, den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit sowie deren freie Ausübung (Art. 27 Abs. 2 BV; Art. 23

Abs. 1 KV; statt vieler BGE 140 I 218 E. 6.3 [Pra 104/2015 Nr. 1]; BVR 2011 S. 433 E. 2.1). Gewerbetreibende können sich unter Berufung auf die Wirtschaftsfreiheit dagegen wehren, dass Kundinnen und Kunden durch ein Fahrverbot der Zugang zu ihren Betrieben verunmöglicht oder wesentlich erschwert wird (BGer 14.10.1994, in ZBI 1995 S. 508 E. 3c; vgl. auch BGer 2A.70/2007 vom 9.11.2007, E. 2.2, 2A.23/26/2006 vom 23.5.2006, E. 2.2). Allerdings schützt die Wirtschaftsfreiheit nicht vor jeder aus Sicht der Betroffenen nachteiligen oder lästigen Änderung des Verkehrsregimes; der sachliche Geltungsbereich des Grundrechts ist nur berührt, wenn die Aufrechterhaltung der Strassennutzung Voraussetzung für die Ausübung des Gewerbes bildet (vgl. BGer 1P.157/2006 vom 4.12.2006, E. 1.2; BGE 131 I 12 E. 1.3.3 zur vergleichbaren Situation bei der Eigentumsgarantie; BVR 2004 S. 363 E. 5.2; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl. 2010, Rz. 2048 und 2377). Eine Einschränkung der Wirtschaftsfreiheit bedarf einer gesetzlichen Grundlage, muss durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt und verhältnismässig sein (Art. 36 BV; Art. 28 KV; BGE 138 II 173 E. 7.1).

8.2 Es ist fraglich, ob der Schutzbereich der Wirtschaftsfreiheit hier überhaupt betroffen ist: Der Zugang zur D._____ AG – sie ist an der ...strasse und damit an einer von der Verkehrsmassnahme betroffenen Strasse domiziliert – wird nicht (teilweise) verunmöglicht. In Frage steht einzig die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 20 km/h, womit das Unternehmen ganztags erreichbar bleibt. Hierin kann kaum mehr als eine ihr lästige Verkehrsanordnung gesehen werden. Soweit die Beschwerdeführenden ausführen, sie würden unverhältnismässig tangiert bzw. der wirtschaftliche Bestand des Betriebs sei gefährdet (Beschwerde im Verfahren 100.2015.65, S. 14), äussern sie blosser Befürchtungen, welche nicht weiter substantiiert oder belegt sind. Bei E._____ und F._____, die ebenfalls an der ...strasse wohnen, handelt es sich um Privatpersonen. Sie sind eng mit der D._____ AG verbunden, und E._____ ist Eigentümer von weiteren an der Strasse gelegenen Liegenschaften, die (auch) gewerblichen Zwecken dienen (Vorakten 4B, pag. 11). Diese Tätigkeiten werden ebenso wenig beeinträchtigt wie im Fall der D._____ AG. Die C._____ ist durch die Verkehrsmassnahme –

wie im Übrigen auch die Beschwerdeführerinnen im Verfahren 100.2015.63 (vgl. auch Beschwerde, S. 3) – einzig insoweit betroffen, als die Durchfahrt durch das Dorf Kiesen erschwert wird, wobei sich die Temporeduktion auf der Bahnhofstrasse als rechtswidrig herausgestellt hat (vorne E. 7). Dass im Umfang der zu bestätigenden Massnahme ein Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit liegen soll, ist mit Blick auf die vorstehend zitierte Rechtsprechung weder dargetan noch ersichtlich.

8.3 Selbst wenn ein Eingriff in den Schutzbereich der Wirtschaftsfreiheit bejaht werden sollte, wäre dieser jedenfalls gerechtfertigt (dazu E. 8.1 hier-vor). Die Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Tätigkeit der in Kiesen tätigen Unternehmen ist von sehr geringer Tragweite; das Gleiche gilt mit Bezug auf die Bewirtschaftung der Land- und Waldparzellen der C._____. Die angeordnete Verkehrsmassnahme auf den Quartierstrassen einschliesslich der Professoreistrasse stützt sich auf eine hinreichende gesetzliche Grundlage und erscheint aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig. Andere ebenso wirksame Massnahmen können nicht ergriffen werden (vgl. vorne E. 6); abgesehen davon liesse sich fragen, ob die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen baulichen Massnahmen nicht einen schwereren Eingriff darstellen würden als die Temporeduktion. Schliesslich überwiegen die auf dem Spiel stehenden Sicherheitsanliegen das Interesse der Beschwerdeführenden deutlich, im betroffenen Gebiet etwas schneller fahren zu können. Ein allfälliger Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit wäre demnach gerechtfertigt (vgl. auch BGer 1C_261/2008 vom 29.1.2009, E. 6.3 zu den Auswirkungen von Sperrzeiten in der oberen Altstadt von Bern auf Gewerbebetriebe). Auch ausserhalb des Geltungsbereichs der Wirtschaftsfreiheit ist die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Tempo-30-Zone (ohne Bahnhofstrasse) als notwendig und verhältnismässig zu betrachten (Art. 5 Abs. 2 BV).

8.4 Soweit die Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2015.65 schliesslich kritisieren, die Vorinstanz habe keine Interessenabwägung durchgeführt (Beschwerde, S. 9), ist ihnen entgegenzuhalten, dass der Regierungsstatthalter die involvierten Interessen, wenn auch sehr kurz, gewürdigt hat (angefochtener Entscheid, E. 4.10 S. 21). Eine Verletzung der Begründungspflicht als Bestandteil des Anspruchs auf rechtliches Ge-

hör (Art. 21 ff. VRPG; Art. 26 Abs. 2 KV; Art. 29 Abs. 2 BV) ist damit nicht auszumachen (vgl. zu den Anforderungen statt vieler BGE 140 II 262 E. 6.2; BVR 2015 S. 234 E. 3.2).

9.

Nach dem Ausgeführten erweist sich der angefochtene Entscheid soweit die Bahnhofstrasse betreffend als rechtsfehlerhaft. Auch wenn die geplante Tempo-30-Zone ansonsten rechtmässig ist, sind aufgrund der nunmehr veränderten Sachlage Anpassungen notwendig. Insbesondere ist neu zu beurteilen, wie die Zone im Bereich des Bahnhofs ausgestaltet werden soll (Jabergstrasse, Chlinaustrasse). Es ist nicht Sache des Verwaltungsgerichts, diese Anpassungen vorzunehmen. Hierzu ist vielmehr die Gemeinde berufen, welche die örtlichen Verhältnisse besser kennt (vgl. auch vorne E. 1.3). Obgleich sich der angefochtene Entscheid nur teilweise als rechtsfehlerhaft erweist, sind damit dessen Ziffer 1 insgesamt sowie die Ziffern 2 und 3 soweit die Beschwerdeführenden betreffend aufzuheben und ist die Sache zur Fortsetzung des Verfahrens im Sinn der Erwägungen an die EG Kiesen zurückzuweisen (Art. 84 Abs. 1 VRPG). Soweit weitergehend sind die Beschwerden abzuweisen.

10.

10.1 Bei diesem Ausgang der Verfahren unterliegen die Beschwerdeführenden je zur Hälfte, auch wenn der angefochtene Entscheid hinsichtlich der ganzen Tempo-30-Zone aufgehoben wird (vorne E. 9). Die vor dem Verwaltungsgericht entstandenen Verfahrenskosten sind demzufolge je zur Hälfte den Beschwerdeführenden aufzuerlegen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Bei der Bemessung der Pauschalgebühren ist dem durch die Vereinigung der Verfahren entstandenen Synergieeffekt Rechnung zu tragen (Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 103 N. 4). Die restlichen Kosten sind nicht zu erheben (Art. 108 Abs. 2 VRPG).

10.2 Die Beschwerdeführenden haben im Umfang ihres Obsiegens Anspruch auf Parteikostenersatz zulasten der Gemeinde (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG). Die Kostennoten ihrer Rechtsvertreter geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Allerdings sind die an den Verfahren beteiligten juristischen Personen abgesehen von der C._____ mehrwertsteuerpflichtig (vgl. Unternehmens-Identifikationsnummer-Register, einsehbar unter: <<https://www.uid.admin.ch>>). Die von ihren Rechtsvertretern auf sie überwälzte Mehrwertsteuer können sie in ihrer eigenen Mehrwertsteuerabrechnung als Vorsteuer abziehen. In solchen Fällen ist den Parteien kein Aufwand für Mehrwertsteuer angefallen und deren Abgeltung käme einer Überentschädigung gleich. Deshalb ist bei der Bestimmung des Parteikostenersatzes die Mehrwertsteuer nicht zu berücksichtigen (BVR 2014 S. 484 E. 6). Im Verfahren 100.2015.65 sind nicht alle ersatzberechtigten Parteien mehrwertsteuerpflichtig; mangels näherer Angaben in der Kostennote sind gleiche Mehrwertsteueranteile zu bilden, wobei für das Ehepaar als Wirtschaftsgemeinschaft ein gemeinsamer Anteil zu bestimmen ist. Die Gemeinde ihrerseits hat keinen Anspruch auf Parteikostenersatz, wie sie selber anerkennt (Art. 104 Abs. 4 VRPG; vgl. Beschwerdeantwort, S. 7).

10.3 Die Kosten der vorinstanzlichen Verfahren sind entsprechend dem Ausgang der verwaltungsgerichtlichen Verfahren zu verlegen (Art. 108 Abs. 1 und 3 sowie Art. 104 VRPG). Die C._____ führte allein Beschwerde und war nicht berufsmässig vertreten; auf ihrer Seite sind deshalb keine ersatzfähigen Parteikosten angefallen (Art. 104 Abs. 1 VRPG). Die Kostennoten der Rechtsvertreter geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Hinsichtlich der Mehrwertsteuerpflicht gilt dasselbe wie in den verwaltungsgerichtlichen Verfahren (E. 10.2 hiavor).

10.4 Die Beschwerdeführenden haften für die ihnen gemeinsam auferlegten Kosten solidarisch (Art. 106 VRPG).

11.

Gegen das vorliegende Urteil steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht offen (Art. 82 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110]). Soweit es sich um einen Zwischenentscheid im Sinn von Art. 93 BGG handelt (vgl. BGE 138 I 143 E. 1.2, 133 V 477 E. 4.1), ist die Beschwerde aber nur zulässig, wenn die zusätzlichen Voraussetzungen von Art. 93 Abs. 1 BGG erfüllt sind.

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Verfahren 100.2015.63 und 100.2015.65 werden vereinigt.
2. Die Beschwerden werden teilweise gutgeheissen. Ziffer 1 des Entscheids des Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland vom 27. Januar 2015 wird insgesamt und die Ziffern 2 und 3 werden soweit die Beschwerdeführenden betreffend aufgehoben. Die Sache wird zur Fortsetzung des Verfahrens im Sinn der Erwägungen an die Einwohnergemeinde Kiesen zurückgewiesen. Soweit weitergehend werden die Beschwerden abgewiesen.
3. a) Die Kosten des Verfahrens 100.2015.63 vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 2'000.--, werden den Beschwerdeführerinnen zur Hälfte, ausmachend Fr. 1'000.--, auferlegt. Die restlichen Kosten werden nicht erhoben.
b) Die Beschwerdegegnerin hat den Beschwerdeführerinnen die Parteikosten für das Verfahren 100.2015.63 vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf insgesamt Fr. 4'200.--, zur Hälfte, ausmachend Fr. 2'100.--, zu ersetzen.

4. a) Die Kosten des Verfahrens 100.2015.65 vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 2'000.--, werden den Beschwerdeführenden zur Hälfte, ausmachend Fr. 1'000.--, auferlegt. Die restlichen Kosten werden nicht erhoben.
- b) Die Beschwerdegegnerin hat den Beschwerdeführenden die Parteikosten für das Verfahren 100.2015.65 vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf insgesamt Fr. 4'829.75. (inkl. Auslagen und anteilmässige MWSt), zur Hälfte, ausmachend Fr. 2'414.90, zu ersetzen.
5. a) Die auf die Beschwerdeführenden entfallenden Kosten des Verfahrens vor dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland in der Höhe von Fr. 100.-- pro Person werden ihnen zur Hälfte auferlegt, ausmachend:
- A._____ AG und Genossenschaft B._____: Fr. 100.--;
 - C._____: Fr. 50.--;
 - D._____ AG sowie E._____ und F._____: Fr. 150.--.

Die restlichen Anteile dieser Kosten werden nicht erhoben.

- b) Die Beschwerdegegnerin hat der A._____ AG und der Genossenschaft B._____ die Parteikosten für das Verfahren vor dem Regierungsstatthalteramt Bern Mittelland, bestimmt auf insgesamt Fr. 7'675.-- (inkl. Auslagen), zur Hälfte, ausmachend Fr. 3'837.50, zu ersetzen.
- c) Die Beschwerdegegnerin hat der D._____ AG sowie E._____ und F._____ die Parteikosten für das Verfahren vor dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, bestimmt auf insgesamt Fr. 7'712.65 (inkl. Auslagen und anteilmässige MWSt), zur Hälfte, ausmachend Fr. 3'856.35, zu ersetzen.

6. Zu eröffnen:

- den Beschwerdeführerinnen im Verfahren 100.2015.63
- den Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2015.65
- der Beschwerdegegnerin
- dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
- dem Bundesamt für Strassen

und mitzuteilen:

- dem Tiefbauamt des Kantons Bern

Der Abteilungspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

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.