

100.2017.337/338U
KEP/WEB/ROS

Verwaltungsgericht des Kantons Bern
Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 13. Juni 2018

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

100.2017.337

A. _____

Beschwerdeführer 1

100.2017.338

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 14. November 2017;
bv 64/2017)



Sachverhalt:

A.

Die Abteilung Verkehr und Unterhalt der Einwohnergemeinde (EG) Köniz ordnete mit Verfügung vom 7. September 2016 folgende Verkehrsmassnahme an, die im Anzeiger Region Bern am 23. und 28. September 2016 publiziert wurde:

«Wabern/Spiegel, Gurtenweg

Signal 2.13 Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder auf dem Gurtenweg, Zubringerdienst Gurtenweg 40 gestattet; Einmündung Lochgutweg/Gurtenweg bis Zufahrt Gurtenweg 40

Signal 2.13 Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder auf dem Gurtenweg; Zufahrt Gurtenweg 40 bis Zufahrt Lerbermattstrasse 34»

Gegen dieses Vorhaben führten A._____ und B._____ beim Gemeinderat der EG Köniz Beschwerden, welche dieser mit Entscheid vom 19. April 2017 abwies.

B.

Diesen Entscheid fochten A._____ und B._____ mit Beschwerden vom 29. April bzw. 18. Mai 2017 beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland an. Der Regierungsstatthalter wies die Rechtsmittel mit Entscheid vom 14. November 2017 ab.

C.

Dagegen haben A._____ (Verfahren 100.2017.337) und B._____ (Verfahren 100.2017.338) am 10. Dezember 2017 Verwaltungsgerichtsbeschwerden erhoben mit dem (sinngemässen) Rechtsbegehren, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben.

Mit Verfügung vom 12. Dezember 2017 hat der Abteilungspräsident die Verfahren vereinigt.

Die EG Köniz beantragt mit Beschwerdeantwort vom 25. Januar 2018 die Abweisung der Beschwerden. Das RSA Bern-Mittelland hat mit Vernehmlassung vom 26. Januar 2018 unter Hinweis auf den angefochtenen Entscheid auf eine förmliche Vernehmlassung verzichtet. Den von B. _____ erhobenen Vorwurf der Befangenheit weist es zurück.

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 Beschwerdeführer haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Sie sind zudem als direkter Anstösser (Beschwerdeführer 2) des mit der Verkehrsmassnahme belegten Gurtenwegs bzw. als Bewohner des Gurtenbühlquartiers (Beschwerdeführer 1), der aufgrund des Fahrverbots die kürzeste Verbindung mit dem Motorfahrzeug von seinem Wohnort 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; BVR 2015 S. 534 E. 2.4.1; VGE 2016/346 vom 31.7.2017 E. 1.2, 2014/209/210 vom 25.11.2015 E. 1.1). Auf die form- und fristgerecht eingereichten Beschwerden ist einzutreten.

1.2 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b 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_44/2017 vom 19.7.2017 E. 3.1; BVR 2015 S. 518 E. 4; VGE 2015/115 vom 20.8.2015 E. 1.2, 2014/342 vom 8.9.2015 E. 1.3). Ebenso auferlegt sich das Verwaltungsgericht praxisgemäss bei der Überprüfung von Aspekten eine gewisse Zurückhaltung, die eine Fachbehörde aufgrund ihres Fachwissens besser beurteilen kann (BVR 2014 S. 508 E. 5.3.2, 2013 S. 5 E. 5.6, 2010 S. 411 E. 1.5 mit Hinweisen; zum Ganzen 2014/209/210 vom 25.11.2015 E. 1.3; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 80 N. 3 und 9).

2.

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 Gemeinde zum Erlass von Verkehrsanordnungen auf dem Gurtenweg zuständig 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]; Verfügung vom

13.9.2016, act. 8A). Gemäss Art. 3 Abs. 3 SVG kann der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht für den 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; zum Ganzen VGE 2014/209/210 vom 25.11.2015 E. 2.1).

2.2 Der von der Verkehrsmassnahme betroffene Gurtenweg verbindet das Gurtenbühlquartier in Wabern mit dem Zentrum des Spiegelquartiers. Geplant ist ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder für das Teilstück oberhalb der Zufahrt des Gebäudes Lerbermattstrasse 34 bis zur Einmündung des Lochgutwegs. Der Zubringerdienst zum Gebäude Gurtenweg 40 ab Einmündung des Lochgutwegs ist weiterhin gestattet (Verfügung der EG Köniz vom 7.9.2016, act. 8A). Zurzeit gilt auf dem Gurtenweg Tempo 30 sowie ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder unter Gestattung des Zubringerdiensts (Plan vom 19.2.2016, act. 8A). Zur Rüge des Beschwerdeführers 1, die strittige Verkehrsmassnahme sei nicht mit dem im Jahr 1975 publizierten Fahrverbot mit Zubringerdienstregelung vereinbar (Beschwerde im Verfahren 100.2017.337 S. 4), kann auf die zutreffenden vorinstanzlichen Ausführungen verwiesen werden, wonach die verfügte Verkehrsmassnahme für einen Teil des Gurtenwegs eine weitergehende und somit spezifischere Massnahme festlege, weshalb sie der älteren Massnahme nicht widerspreche (angefochtener Entscheid E. 5).

2.3 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. Fuss- und Veloverkehr (auch Motorfahräder) sind weiterhin zulässig. Dabei handelt es sich – wie der Regierungstatthalter zu Recht festgestellt hat (angefochtener Entscheid E. 4) – 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 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]); René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, N. 41).

2.4 Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit besagt, dass die staatliche Massnahme geeignet sein muss, das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen; ungeeignet ist sie dann, wenn sie am Ziel vorbeischießt, d.h. keinerlei Wirkungen im Hinblick auf den angestrebten Zweck entfaltet oder die Erreichung dieses Zwecks sogar erschwert oder verhindert. Sodann muss die Verwaltungsmassnahme im Hinblick auf das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel erforderlich sein; sie hat zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde. Zudem muss ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem verfolgten Ziel und dem Eingriff gewahrt werden, den die Massnahme für die Betroffenen bewirkt. Es ist deshalb eine wertende Abwägung vorzunehmen, welche im konkreten Fall das öffentliche Interesse an der Massnahme und die dadurch beeinträchtigten privaten Interessen der Betroffenen miteinander vergleicht (BGE 142 I 49 E. 9.1, 140 II 194 E. 5.8.2; BVR 2016 S. 318 E. 4.5 und 7, 2010 S. 157 E. 4.5.1, 2008 S. 360 E. 4.4).

2.5 Die Vorinstanz kam zum Schluss, die verfügte Verkehrsmassnahme sei für das Erreichen der im öffentlichen Interesse angestrebten Ziele geeignet und erforderlich und weise eine angemessene Zweck-Mittel-Relation auf (angefochtener Entscheid E. 7 ff.). Soweit der Beschwerdeführer 2 rügt, beim Regierungsstatthalter stelle sich die Frage der Befangenheit (Beschwerde im Verfahren 100.2017.338 S. 1), ist ihm in Erinnerung zu rufen, dass ihn die Vorinstanz auf die Möglichkeit eines Ablehnungsgesuchs hingewiesen hat (Verfügung vom 24.5.2017, Vorakten RSA

pag. 39 f.). Da Ausstandsgründe unverzüglich geltend zu machen sind, sobald von ihnen Kenntnis genommen wurde (Art. 9 Abs. 5 VRPG i.V.m. Art. 49 Abs. 1 der Schweizerischen Zivilprozessordnung vom 19. Dezember 2008 [Zivilprozessordnung, ZPO; SR 272]) und der Beschwerdeführer 2 in der Folge auf ein entsprechendes Gesuch verzichtet hat (Eingabe vom 12.6.2017, Vorakten RSA pag. 40), ist ein allfälliger Anspruch bereits verwirkt (BVR 2005 S. 561 E. 4.1; VGE 2016/131 vom 20.2.2018 E. 3.3; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 9 N. 5 mit weiteren Hinweisen) und ein Ablehnungsbegehren zum jetzigen Zeitpunkt verspätet.

3.

Bereits im Jahr 2013 verfügte die Gemeinde auf demselben Teil des Gurtenwegs eine Verkehrsbeschränkung, die ein Fahrverbot für den gesamten motorisierten Verkehr (Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder) unter Gestattung des Zubringerdiensts zum Gurtenweg 40 und zu den Schrebergärten vorsah, mit einem am unteren Ende der Parzelle Gbbl. Nr. 1281 (Gurtenweg 40) in der Strassenmitte platzierten Absperrpfosten. Der vom Instruktionsrichter im verwaltungsgerichtlichen Verfahren 100.2014.209/210 eingeholte Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Technischer Bericht bfu/VT-Nr. 108881 vom 28. August 2015 (nachfolgend: bfu-Bericht; act. 6A1) stellte auf dem Streckenabschnitt verschiedene Sicherheitsdefizite fest. Diese liegen deren Auffassung nach primär in der geringen Fahrbahnbreite, die das Kreuzen zweier Personenwagen auf der schmalen Strasse verunmögliche, der dadurch hervorgerufenen Erforderlichkeit von Rückwärtsfahrten, den fehlenden Zufahrten zu den an die Strasse angrenzenden Schrebergärten, wodurch sich der Zubringerdienst aufs Halten am Strassenrand beschränke und das Problem der kreuzenden Personenwagen noch verschärfe, sowie den schlechten Sichtverhältnissen wegen Hecken und Sträuchern. Die bfu kam in Bezug auf die damalige Verkehrsmassnahme zum Schluss, dass die Sicherheitsdefizite nicht verbessert würden, da der Absperrpfosten zu rund 160 m langen Rückwärtsfahrten führe und sich die Situation dadurch zusätzlich zuspitze (S. 7 ff.). Gestützt auf diese Feststellungen hiess das Verwaltungsgericht die gegen die Verkehrsmassnahme geführten Beschwerden gut. Es

hielt fest, auch ohne den Pfosten seien die von der bfu aufgezeigten Sicherheitsdefizite immer noch erheblich. Dabei wies es die Gemeinde darauf hin, dass zu deren Entschärfung neben der von der bfu vorgeschlagenen Lösung mit baulichen Massnahmen (Verbesserung der Sicht, Schaffung von Ausweichstellen und Zutrittsstellen zu den Schrebergärten, bfu-Bericht S. 9 ff.), auch eine solche wie die nun gewählte denkbar sei (VGE 2014/209/210 vom 25.11.2015 E. 5.4 ff.).

4.

4.1 Die Gemeinde bezweckt mit der verfügten Massnahme, die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Gleichzeitig ist sie Teil der Verkehrsplanung (Beschwerdeentscheid der EG Köniz vom 19.4.2017 E. 5b). – Dass die mit der Verkehrsmassnahme verfolgten Ziele gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG im öffentlichen Interesse liegen, wird von den Beschwerdeführern zu Recht nicht bestritten. Sie erachten die Verkehrsanordnung jedoch als unverhältnismässig und sprechen ihr zunächst die Eignung ab. Sie machen geltend, auf dem betroffenen Strassenabschnitt habe sich noch nie ein Unfall ereignet. Weiter werde durch die Massnahme die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden nicht erhöht, da die im bfu-Bericht umrissenen Sicherheitsdefizite nach wie vor bestehen blieben. So würden mangels Wendemöglichkeit im oberen Teil des Gurtenwegs weiterhin Rückwärtsfahrten stattfinden und die Hecken die Sichtweiten auch künftig einschränken. Zudem würden die Velofahrenden im Wissen, dass ihnen keine Autos mehr entgegenkommen, mit übersetzter Geschwindigkeit den Gurtenweg hinabfahren, was wiederum zu gefährlichen Situationen führen könne (Beschwerden im Verfahren 100.2017.337 S. 2 f. und 100.2017.338 S. 1 f.).

4.2 Es mag zutreffen, dass mit der geplanten Verkehrsmassnahme nicht sämtliche von der bfu festgestellten Sicherheitsdefizite behoben werden (vorne E. 3). Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer enthält der Bericht jedoch keine verbindlichen Vorgaben, so dass es der Gemeinde freisteht, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aus mehreren geeigneten Varianten eine auszuwählen (vgl. vorne E. 1.2). Für die Beurteilung der

Geeignetheit ist denn auch einzig entscheidend, ob im Vergleich zur heutigen Situation ein Mehr an Sicherheit resultiert. Dabei liegt auf der Hand, dass das Fahrverbot sowie die Beschränkung des Zubringerdiensts auf das Gebäude Nr. 40 eine Reduktion der bisherigen Anzahl Motorfahrzeugfahrten bewirkt, was auf dem steilen, unübersichtlichen, engen und trottoirlosen Gurtenweg einen Sicherheitsgewinn für die übrigen Verkehrsteilnehmenden mit sich bringt. Die Anwohnerinnen und Anwohner des Gurtenwegs 40 sind zudem ortskundig und daher mit den Strassenverhältnissen vertraut. Zwar trifft zu, dass gelegentliches Rückwärtsfahren auch mit der gewählten Variante nicht ausgeschlossen werden kann, da grössere Fahrzeuge auf der Zufahrt zum Gebäude Nr. 40 wohl nicht wenden können. Solche vereinzelt Rückwärtsfahrten vermögen jedoch das mit der Verkehrsmassnahme gewonnene Mehr an Sicherheit nicht in Frage zu stellen. Ferner haben sich auch Velofahrende an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit zu halten. Die Vorinstanz hat somit zu Recht erkannt, dass die verfügte Verkehrsmassnahme dazu geeignet ist, die Verkehrssicherheit auf dem Gurtenweg zu erhöhen. Daher ist unerheblich, ob sich auf dem betroffenen Strassenabschnitt bisher tatsächlich keine Unfälle ereigneten (angefochtener Entscheid E. 7.4).

4.3 Weiter sprechen die Beschwerdeführer der Verkehrsmassnahme die Erforderlichkeit ab. Sie machen geltend, da gemäss dem bfu-Bericht die zu geringen Sichtweiten das Hauptproblem seien, wären das Anlegen seitlicher Mergelstreifen und das Zurückschneiden der Hecken mildere und geeignetere Massnahmen (Beschwerden im Verfahren 100.2017.337 S. 3 und 100.2017.338 S. 1 f.). Zudem bestünden in der Stadt Bern und den angrenzenden Gemeinden zahlreiche Beispiele von gleich schmalen Strassen, die als Einbahn mit Fahrradstreifen geführt würden, weshalb diese Lösung einem Fahrverbot ebenfalls vorzuziehen sei (Beschwerde im Verfahren 100.2017.338 S. 2).

4.4 Wohl würde auch mit den von den Beschwerdeführern vorgebrachten Alternativen ein Mehr an Verkehrssicherheit geschaffen. Gemäss Ausführungen der bfu wäre jedoch zusätzlich zum Zurückschneiden der Hecken und zum Anlegen eines Mergelstreifens im Kurveninnenbereich eine Geschwindigkeitsreduktion auf 15-20 km/h sowie das Schaffen von 0,5 m

breiten seitlichen Zutrittsstellen zu den Schrebergärten angezeigt (bfu-Bericht S. 9 ff.). Diese Massnahmen würden allenfalls zusätzliches Land benötigen und wären, ebenso wie eine Einbahnstrassenführung mit Fahrradstreifen, mit einem baulichen und finanziellen Mehraufwand verbunden. Für die Durchsetzung eines Einbahnregimes wären Verkehrskontrollen nötig, damit sich insbesondere auch die Velofahrerinnen und Velofahrer daran halten (bfu-Bericht S. 10). Die in die Gegenrichtung fahrenden Verkehrsteilnehmenden müssten zudem – wie bei der hier zu beurteilenden Massnahme ebenfalls – einen Umweg in Kauf nehmen. Weiter würden sich die Geschwindigkeiten erhöhen, da Verkehrsteilnehmende auf Einbahnstrassen erfahrungsgemäss schneller fahren, was ebenfalls zu gefährlichen Situationen führen könnte (bfu-Bericht S. 10). Die von den Beschwerdeführern vorgebrachten Alternativen stellen demnach keine gleich geeigneten milderen Massnahmen dar, weshalb die verfügte Verkehrsmassnahme erforderlich ist.

4.5 Die Beschwerdeführer sind zudem der Ansicht, die geplante Massnahme wahre kein vernünftiges Verhältnis zwischen dem verfolgten Ziel und dem Eingriff. Der Beschwerdeführer 1 bringt vor, durch das vorgesehene Fahrverbot ohne Zubringerdienst zu den an den nördlichen Teil des Gurtenwegs angrenzenden Schrebergärten verlören deren Eigentümerinnen und Eigentümer die für die Materialanlieferung benötigte Strassenverbindung (Beschwerde im Verfahren 100.2017.337 S. 3). – Die Vorinstanz hat diesbezüglich zutreffend ausgeführt, dass die Zufahrt lediglich für den motorisierten Verkehr eingeschränkt werde (Motorfahrräder ausgenommen) und Material weiterhin mit dem Velo oder zu Fuss transportiert werden könne, weshalb die betroffenen Schrebergärten genügend erschlossen seien (angefochtener Entscheid E. 9.1). Daher kann offenbleiben, ob sie gemäss den vorinstanzlichen Erwägungen auch über die Obere Bernblickstrasse und den südlichen Teil des Gurtenwegs erreichbar sind, was vom Beschwerdeführer 1 bestritten wird (vgl. Beschwerde im Verfahren 100.2017.337 S. 2 f.). Ebenfalls nicht weiter einzugehen ist auf die übrigen vom Beschwerdeführer 1 gerügten vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellungen, da diese für die Beurteilung der umstrittenen Fragen keine Rolle spielen.

4.6 Der Beschwerdeführer 2 macht geltend, er leiste als Arzt regelmässig Notfalldienst und sei daher darauf angewiesen, die umliegenden Spitäler ohne Verzögerung zu erreichen. Mit dem geplanten Fahrverbot auf dem Gurtenweg werde dies in Zukunft nicht mehr möglich sein. Zudem müsse er für die Pflege der Hecke den Gurtenweg befahren (Beschwerde im Verfahren 100.2017.338 S. 2 f.). – Es ist nachvollziehbar, dass der Beschwerdeführer 2 bei einem Notfalleinsatz das betreffende Spital zum Wohl der Patientinnen und Patienten möglichst schnell erreichen möchte. Allerdings betrifft das (Teil-)Fahrverbot nicht die Zufahrt zu einem Spital, sondern die Gurtengasse als kürzeste Verbindung zum Spiegelquartier. Dem Beschwerdeführer 2 stehen direkte Routen Richtung Wabern, Köniz und Bern zur Verfügung, bspw. über die Lerbermatt- und die Kirchstrasse. Sofern er für die Heckenpflege tatsächlich auf ein motorisiertes Fahrzeug (nebst einem Motorfahrrad) angewiesen sein sollte, besteht die Möglichkeit eine Ausnahmegewilligung zu beantragen.

4.7 Die Vorinstanz hat somit zu Recht erkannt, dass die öffentlichen Interessen an der Verkehrsmassnahme die privaten Interessen der Beschwerdeführer am Erhalt der jetzigen Situation überwiegen. Das Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (Motorfahrräder ausgenommen) mit Zubringerdienstregelung zum Gebäude Gurtenweg 40 wahrt demnach eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation und ist insgesamt verhältnismässig. Dass trotz allenfalls ähnlicher Verhältnisse in anderen Quartieren auf Verkehrsmassnahmen verzichtet worden ist, ändert nichts am Umstand, dass die im vorliegenden Fall getroffene Regelung begründet ist. Ebenso unerheblich ist, ob ihr sämtliche betroffenen Personengruppen zustimmen (vgl. Beschwerde im Verfahren 100.2017.338 S. 2).

5.

5.1 Die Beschwerdeführer rügen sodann eine rechtsungleiche Behandlung, da der Zubringerdienst zum Gebäude Gurtenweg 40 gestattet, den Eigentümerinnen und Eigentümern der Schrebergartenparzellen sowie dem Beschwerdeführer 2 und dessen Patientinnen und Patienten aber

verwehrt sei (Beschwerden in den Verfahren 100.2017.337 S. 3 und 100.2017.338 S. 2 f.).

5.2 Der Grundsatz der Rechtsgleichheit gemäss Art. 8 Abs. 1 BV und Art. 10 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Bern (KV; BSG 101.1) verlangt, dass Gleiches nach Massgabe seiner Gleichheit gleich und Ungleiches nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich behandelt wird (statt vieler BGE 138 I 225 E. 3.6.1; BVR 2012 S. 433 E. 4.4.2). – Beim Gebäude am Gurtenweg 40 handelt es sich um ein Wohnhaus, während die Schrebergartenparzellen unbewohnt sind. Anders als das Wohnhaus des Beschwerdeführers 2, das über eine weitere Zufahrtsmöglichkeit verfügt (vorne E. 4.6), ist die Liegenschaft am Gurtenweg 40 einzig über den vom Fahrverbot betroffenen Strassenabschnitt erreichbar. Ohne Zubringerdienstregelung würde sie die Erschliessung verlieren, was nicht statthaft ist (vgl. Art. 22 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Art. 19 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700]; Art. 7 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. a des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 [BauG; BSG 721.0]). Die Sachverhalte sind demnach zum vornherein nicht vergleichbar, weshalb die Beschwerdeführer, wie die Vorinstanz zu Recht erkannt hat (angefochtener Entscheid E. 10), aus dem Rechtsgleichheitsgebot nichts für sich ableiten können.

6.

Nach dem Gesagten hält der angefochtene Entscheid der Rechtskontrolle stand. Bei diesem Ausgang der Verfahren werden die Beschwerdeführer kostenpflichtig (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). Ersatzfähige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerden werden abgewiesen.
2. a) Die Kosten des Verfahrens 100.2017.337, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 1'500.--, werden dem Beschwerdeführer 1 auferlegt.
b) Die Kosten des Verfahrens 100.2017.338 bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 1'500.--, werden dem Beschwerdeführer 2 auferlegt.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
 - dem Beschwerdeführer 1
 - dem Beschwerdeführer 2
 - der Beschwerdegegnerin
 - 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.