

100.2018.366-372U
KEP/NUI/KIB

Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 24. Februar 2020

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichter Keller
Gerichtsschreiberin Nuspliger

100.2018.366

A. _____ und B. _____

Beschwerdeführende

100.2018.367

C. _____

Beschwerdeführer

100.2018.368

D. _____ und E. _____

Beschwerdeführende

100.2018.369

F. _____ und G. _____

Beschwerdeführende

100.2018.370

H. _____

Beschwerdeführer



100.2018.371

I. _____ und J. _____

Beschwerdeführende

100.2018.372

1. **K.** _____

2. **L.** _____

3. **M.** _____

4. **N.** _____

5. **O.** _____

6. **P.** _____

7. **Q.** _____

8. **R.** _____

9. **S.** _____

10. **T.** _____

11. **U.** _____

12. **V.** _____

13. **W.** _____

14. **X.** _____

15. **Y.** _____

16. **Z.** _____

17. **AA.** _____

18. **AB.** _____

19. **AC.** _____

20. **AD.** _____

21. **AE.** _____

22. **AF.** _____

23. **AG.** _____

alle p.A. T. _____

Beschwerdeführende

gegen

Einwohnergemeinde Biel

Direktion Bau, Energie und Umwelt, Zentralstrasse 49, 2502 Biel/Bienne
vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdegegnerin

und

Regierungsstatthalteramt Biel/Bienne

Schloss, Hauptstrasse 6, Postfach 304, 2560 Nidau

betreffend Verkehrsbeschränkung «Sicherung Waldrainstrasse und Verkehrsberuhigung» (Entscheid des Regierungsstatthalteramts Biel/Bienne vom 28. September 2018; vbv 6/2018)

Sachverhalt:

A.

Am 7. März 2018 publizierte die Direktion Bau, Energie und Umwelt, Abteilung Infrastruktur, der Einwohnergemeinde (EG) Biel im amtlichen Anzeiger Biel/Leubringen die Verkehrsmassnahme «Sicherung Waldrainstrasse und Verkehrsberuhigung», der das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Oberingenieurkreis (OIK) III, am 1. März 2018 zugestimmt hatte. Neben der hier nicht weiter interessierenden Zusatztafel auf dem Mon-Désirweg und einer Anpassung der Parkplatzanordnung auf dem Meisenweg lautet die Verkehrsbeschränkung wie folgt:

«Einfahrt verboten, ausgenommen Bus, Fahrräder und Motorfahräder
Waldrainstrasse ab Einmündung Meisenweg, Fahrtrichtung Ost

Einfahrt verboten, ausgenommen Fahrräder und Motorfahräder
Meisenweg ab Einmündung Lindenweg, Fahrtrichtung Nord»

B.

Gegen diese Verkehrsmassnahme erhoben zahlreiche Personen beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Biel/Bienne Beschwerden, unter anderen A._____ und B._____, C._____, D._____ und E._____, F._____ und G._____, H._____, I._____ und J._____ sowie T._____ und Mitbeteiligte. Nachdem das RSA Biel/Bienne die Beschwerdeverfahren vereinigt hatte, trat es mit Entscheid vom 28. September 2018 auf die Beschwerde von H._____ nicht ein (Dispositiv Ziff. 3.1) und wies die übrigen Beschwerden ab (Dispositiv Ziff. 3.2).

C.

Gegen den Entscheid des RSA Biel/Bienne vom 28. September 2018 haben A. _____ und B. _____ (Verfahren 100.2018.366), C. _____ (Verfahren 100.2018.367), D. _____ und E. _____ (Verfahren 100.2018.368), F. _____ und G. _____ (Verfahren 100.2018.369), H. _____ (Verfahren 100.2018.370), I. _____ und J. _____ (Verfahren 100.2018.371) sowie T. _____ und Mitbeteiligte (Verfahren 100.2018.372) je Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben und alle Folgendes beantragt:

- «1. Der Entscheid des Regierungsstatthalters von Biel vom 28. September 2018 [...] sei aufzuheben;
2. Es sei auf die geplante Verkehrsmassnahme «Sicherung Waldrainstrasse und Verkehrsberuhigung» zu verzichten;
3. Die Verfahrenskosten seien dem Staat aufzuerlegen;

unter Kosten- und Entschädigungsfolgen»

Mit Verfügung vom 5. November 2018 hat der damalige Abteilungspräsident die Verfahren 100.2018.366 bis 100.2018.372 vereinigt.

Die EG Biel beantragt mit Beschwerdeantwort vom 17. Januar 2019 die Abweisung der Beschwerden, soweit darauf einzutreten sei. Das RSA Biel/Bienne hat am 3. Dezember 2018 eine Vernehmlassung eingereicht, ohne einen förmlichen Antrag zu stellen. In allen Verfahren vorbehältlich 100.2018.370 sind Stellungnahmen zur Beschwerdeantwort der EG Biel eingegangen. Die Beteiligten haben an ihren Anträgen festgehalten.

Der Instruktionsrichter hat am 28. August 2019 die Akten des Verfahrens 100.2018.374 betreffend «Verkehrsmassnahme Bermenstrasse» zu den Akten erkannt. Die Verfahrensbeteiligten hatten Gelegenheit, Akteneinsicht zu nehmen und allfällige Bemerkungen zu weiteren Unterlagen einzureichen. Die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.366, 100.2018.369 und 100.2018.371 sowie die Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372 haben Bemerkungen eingereicht. In der Folge haben sich einzelne Beteiligte nochmals geäußert, zuletzt am 12. November 2019.

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.

1.2 Von Amtes wegen näher zu prüfen ist die Beschwerdebefugnis der Beschwerdeführenden (Art. 20a VRPG).

1.2.1 Gemäss Art. 79 Abs. 1 VRPG ist zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a; sog. formelle Beschwer), durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c; sog. materielle Beschwer). Materiell beschwert ist, wer durch den angefochtenen Verwaltungsakt stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten Beziehung zur Streitsache steht. Das geforderte schutzwürdige Interesse besteht im praktischen Nutzen, den die erfolgreiche Beschwerde der betroffenen Person eintragen soll, d.h. in der Abwendung eines materiellen oder ideellen Nachteils, den der angefochtene Entscheid für sie zur Folge hätte (statt vieler BGE 142 II 451 E. 3.4.1; BVR 2015 S. 534 E. 2.1).

1.2.2 Auf dem Gebiet der funktionellen Verkehrsbeschränkungen (vgl. zum Begriff hinten E. 5.2) verfügen gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung Verkehrsteilnehmende über ein schutzwürdiges Interesse, welche die mit der Beschränkung belegte Strasse regelmässig benutzen. Dies ist bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt. Die geforderte Regelmässigkeit ist dann gegeben, wenn der öffentliche Grund über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen benutzt wird. Praxisgemäss kann angenommen werden, dass Personen, die in unmittelbarer Nähe der betroffenen Strasse wohnen oder gewerblich tätig sind, diese Strasse mit einer gewissen Re-

gelmässigkeit befahren und deshalb zur Beschwerde befugt sind (BGE 139 II 145 [BGer 1C_160/2012 vom 10.12.2012] nicht publ. E. 1.2, 136 II 539 E. 1.1; BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 nicht publ. E. 1.1; BVR 2015 S. 534 E. 2.4.1, 2009 S. 180 E. 2.4).

1.2.3 Auf die Beschwerde des Beschwerdeführers im Verfahren 100.2018.370 ist das RSA Biel/Bienne nicht eingetreten (vorne Bst. B; angefochtener Entscheid E. 2.3 und Dispositiv Ziff. 3.1), weshalb sich seine Beschwerdebefugnis für das verwaltungsgerichtliche Verfahren diesbezüglich unmittelbar aus dem negativen Prozessentscheid ergibt (vgl. Art. 79 Abs. 1 VRPG; BVR 2017 S. 459 E. 1.2; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 79 N. 3, Art. 65 N. 6).

1.2.4 Die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.366-369 sowie 100.2018.371-372 sind mit ihren Anträgen im vorinstanzlichen Verfahren nicht durchgedrungen und damit formell beschwert. Die Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2018.368 wohnen an der vom umstrittenen Einbahnverkehrsregime betroffenen Waldrainstrasse. Die Waldrainstrasse mündet in den vom Regime ebenfalls betroffenen Meisenweg (vgl. hinten E. 4). Da sie in der unmittelbaren Umgebung wohnhaft sind, kann angenommen werden, dass sie diese Quartierstrassen mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung des angefochtenen Entscheids haben. Die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.366, 100.2018.367, 100.2018.369, 100.2018.371 und 100.2018.372 wohnen alle ebenfalls im nördlichen Lindenquartier, entweder an der Krähenbergstrasse, Eigenheimstrasse oder am Seilerweg. Die Krähenbergstrasse mündet in die Waldrainstrasse und den Meisenweg, bei der Eigenheimstrasse und dem Seilerweg handelt es sich um Parallelstrassen nördlich der Waldrainstrasse. Die Beschwerdeführenden in den genannten Verfahren begründen ihre Betroffenheit namentlich damit, dass die umstrittene Verkehrsmassnahme Mehrverkehr auf den von ihnen bewohnten Quartierstrassen nördlich der Waldrainstrasse bewirken werde (vgl. Stellungnahmen in den Verfahren 100.2018.366 act. 18, 100.2018.367 act. 21, 100.2018.369 act. 16, 100.2018.371 act. 17, 100.2018.372 act. 19 bzw. 22, je Ziff. I.2 bzw. I.2.1). Wegen der bereits bestehenden Einbahnverkehrsregelung auf der Krähenbergstrasse, der Eigenheimstrasse und

dem Seilerweg werden die Beschwerdeführenden die Waldrainstrasse aber auch vorwiegend zum Verlassen des Quartiers in Fahrtrichtung West befahren (vgl. die Abbildung im Buskonzept 2020 1. Etappe: Waldrainstrasse und Verkehrsberuhigung/Verkehrsmassnahmen der Stadt Biel vom 13.2.2018 [nachfolgend: Buskonzept], act. 27A S. 2). Selbst wenn sie die Waldrainstrasse eher in derjenigen Fahrtrichtung nutzen, die nicht eingeschränkt werden soll (vgl. Beschwerdeantwort Ziff. II.4), befahren sie den von der Verkehrsmassnahme betroffenen Abschnitt regelmässig und es erscheint plausibel, dass sie von der geplanten Verkehrsführung durch das Quartier (inklusive Einbahnregime auf dem Meisenweg) stärker als die Allgemeinheit betroffen sein werden.

1.2.5 Die Rechtsmittelbefugnis der Beschwerdeführenden ist unter diesen Umständen zu bejahen. Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerden ist einzutreten.

1.3 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG). Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. 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 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 un gerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen. Auch auferlegt sich das Verwaltungsgericht insoweit eine gewisse Zurückhaltung, als die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken (BGE 139 II 145 E. 5, 136 II 539 E. 3.2 a.E.; BVR 2015 S. 518 E. 4; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 76 f. und 115 f.; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 3 und 9;

zum Ganzen VGE 2017/337/338 vom 13.6.2018 E. 1.2). Anders als die Beschwerdeführenden meinen, hat diesen Gestaltungsspielraum nicht nur das Bundesgericht, sondern auch das kantonale Gericht zu berücksichtigen (vgl. Stellungnahmen der Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.366 act. 18 Ziff. I.9, 100.2018.367-369 sowie 100.2018.371-372, act. 16 ff. je Ziff. I.7). Verhielte es sich anders, würde der Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde beseitigt (BGer 1C_310/2009 vom 17.3.2010 E. 2.2.1 a.E.). Unterschiedlich ist hingegen die Kognition: Das Verwaltungsgericht prüft den zugrundeliegenden Sachverhalt als Rechtsverletzung ohne Einschränkungen (Art. 80 Bst. a VRPG), das Bundesgericht nur auf Willkür (Art. 97 und 105 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110] sowie z.B. BGE 140 III 264 E. 2.3).

2.

Die Vorinstanz ist auf die Beschwerde des Beschwerdeführers im Verfahren 100.2018.370 nicht eingetreten mit der Begründung, er wohne nicht in unmittelbarer Nähe der mit der Verkehrsmassnahme betroffenen Strasse, weshalb er nicht beschwerdeberechtigt sei (angefochtener Entscheid E. 2.3). Der genannte Beschwerdeführer macht geltend, er sei in seiner Eigenschaft als Eigentümer und Vermieter einer Liegenschaft am Finkenweg zur Anfechtung der umstrittenen Verkehrsbeschränkung befugt, da mit Mehrverkehr auf diesem Weg zu rechnen sei und der Zugang zur Liegenschaft erschwert werde. Ausserdem befahre er den Meisenweg täglich, da es sich um die kürzeste Verbindung zu seinem Arbeitsort an der Mattenstrasse handle (Beschwerde Ziff. II.5 mit Beilage eines Handelsregisterauszugs des von ihm geleiteten Unternehmens). – Der Beschwerdeführer legt glaubhaft dar, dass er den Meisenweg regelmässig befährt, um zu seinem Arbeitsort zu gelangen. Ausserdem wird die Möglichkeit der Zufahrt über die Waldrainstrasse zur in seinem Eigentum stehenden Liegenschaft am Finkenweg erschwert. Damit ist die Vorinstanz zu Unrecht auf die Beschwerde nicht eingetreten. Sie hat sich aber aufgrund anderer Beschwerden, die weitgehend dieselben Einwände enthielten, materiell mit der umstrittenen Verkehrsmassnahme auseinandergesetzt. Bei dieser Ausgangs-

lage käme eine Aufhebung des angefochtenen Entscheids und eine Rückweisung der Streitigkeit an die Vorinstanz zur Beurteilung in der Sache einem prozessualen Leerlauf gleich, zumal sich der Beschwerdeführer – obschon er an sich nur das Nichteintreten auf sein Rechtsmittel beanstanden kann – auch vor Verwaltungsgericht zu den Verkehrsmassnahmen geäussert hat. Letztlich hat die Frage der richtigen Erledigung des vorinstanzlichen Verfahrens für ihn keine nachteiligen Folgen (vgl. BVR 2012 S. 481 E. 2.5, 2011 S. 324 [VGE 2010/15 vom 1.11.2010] nicht publ. E. 2.5; VGE 2015/180/181/186 vom 29.11.2016 E. 2.5, 2016/94 vom 19.5.2016 E. 2.3; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 50 N. 4, Art. 72 N. 10, Art. 84 N. 4). Deshalb befasst sich das Verwaltungsgericht trotz des Nichteintretens der Vorinstanz auch inhaltlich mit der Beschwerde im Verfahren 100.2018.370 (vgl. zur Ausübung der Kognition hinten E. 3.3.3).

3.

3.1 Die Beschwerdeführenden rügen in verfahrensrechtlicher Hinsicht, die Vorinstanz habe ihren Anspruch auf rechtliches Gehör mehrfach verletzt. Insbesondere genüge der angefochtene Entscheid den Anforderungen an die Begründungspflicht nicht; die Vorinstanz habe sich nicht wirklich mit ihren Argumenten auseinandergesetzt und die Verkehrsmassnahme gestützt auf einen unrichtigen Sachverhalt und unter Hinweis auf den Gestaltungsspielraum der Gemeinde als verhältnismässig angesehen (Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.A.7, 100.2018.367-372, je Ziff. III.A.6). Die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.368 und 100.2018.372 beanstanden zudem, dass die Bezeichnung der Verkehrsmassnahme in der Publikation irreführend gewesen sei, weil nur die Waldrainstrasse, nicht aber der Meisenweg im Titel genannt worden sei; darauf sei die Vorinstanz ebenfalls nicht eingegangen (Beschwerden, je Ziff. III.A.2). Die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.367-370 sowie 100.2018.372 machen schliesslich geltend, die Vorinstanz habe sich gar nicht zum ebenfalls als rechtsfehlerhaft gerügten Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg geäussert (Beschwerden, je Ziff. III.A.2). Die Gemeinde hält zum letzten Punkt fest, die überwiegende Mehrheit der Beschwerdeführenden habe im vorinstanzlichen Verfahren Einwände gegen

das Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse erhoben. Diejenigen, die das Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg überhaupt thematisiert hätten, rügten die «Unangemessenheit» der Massnahme, wobei aber davon auszugehen sei, dass sie damit die Verhältnismässigkeit bestritten haben. Eine Heilung der Gehörsverletzung sei daher möglich (Beschwerdeantwort Rz. 20 f.).

3.2 Der Anspruch auf rechtliches Gehör gemäss Art. 21 ff. VRPG sowie Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung (BV; SR 101) und Art. 26 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Bern (KV; BSG 101.1) garantiert namentlich das Recht, dass die Behörde die Vorbringen der vom Entscheid in ihrer Rechtsstellung Betroffenen tatsächlich hört, prüft und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Daraus folgt die Verpflichtung der Behörde, ihren Entscheid zu begründen (vgl. auch Art. 52 Abs. 1 Bst. b VRPG), wobei nicht erforderlich ist, dass sich diese mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken (BGE 142 I 135 E. 2.1, 140 II 262 E. 6.2; BVR 2018 S. 341 E. 3.4.2, 2016 S. 402 E. 6.2; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 52 N. 5 f.). Der Anspruch auf rechtliches Gehör umfasst auch das Recht der Parteien, mit erheblichen Beweisanträgen gehört zu werden (vgl. BGE 136 I 265 E. 3.2, 135 II 286 E. 5.1; BVR 2007 S. 30 E. 2.4 a.E.; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 21 N. 4). Nach Art. 18 Abs. 1 VRPG stellt die Behörde den rechtserheblichen Sachverhalt von Amtes wegen fest (Untersuchungsgrundsatz). Sie zieht die sachdienlichen Beweismittel bei, ohne an die Beweisanträge der Parteien gebunden zu sein (Art. 18 Abs. 2 VRPG). Sie verfügt diesbezüglich über einen grossen Ermessensspielraum (vgl. zur sog. antizipierten Beweiswürdigung statt vieler BGE 144 II 427 E. 3.1.3, 141 I 60 E. 3.3; BVR 2017 S. 255 E. 5.1).

3.3

3.3.1 Die Vorinstanz hat die Argumente der Beschwerdeführenden zusammengefasst aufgeführt (angefochtener Entscheid Sachverhalt Ziff. 1.2 sowie E. 2.4). Sie hat die Verkehrssicherheit auf der Waldrainstrasse, die nebst der Erschliessung des Lindenquartiers auch als Zubringerdienst für die Schul- und Sportanlagen diene, als sehr wichtig beurteilt und ist davon

ausgegangen, dass die Sicherheit beim Kreuzen der Verkehrsteilnehmenden nicht gewährleistet sei. Ferner hat sie sich mit dem Argument der Beschwerdeführenden betreffend Mehrverkehr auf der Krähenbergstrasse, Eigenheimstrasse und dem Seilerweg auseinandergesetzt und festgehalten, alternative Massnahmen lösten das Problem des Befahrens dieser Quartierstrassen nicht. Mit Blick darauf hat sie die umstrittene Verkehrsmassnahme auf der Waldrainstrasse als verhältnismässig erachtet (angefochtener Entscheid E. 2.8 ff.). Die Vorinstanz hat ihren Entscheid zwar knapp begründet. Sie hat aber dargelegt, weshalb aus ihrer Sicht die Verkehrsmassnahme auf der Waldrainstrasse zu bestätigen sei. Gestützt darauf ist es den Beschwerdeführenden möglich gewesen, den Entscheid sachgerecht anzufechten. Die Beschwerdeführenden haben sodann vor der Vorinstanz keine Beweisanträge gestellt (z.B. zur Feststellung der Strassenbreite). Dem RSA Biel/Bienne kann daher nicht vorgeworfen werden, einen Beweisantrag zu Unrecht abgewiesen zu haben. Die Vorinstanz war auch von Amtes wegen nicht zu weiteren Beweismassnahmen verpflichtet. Denn wie sich zeigen wird, lässt sich auch ohne Augenschein oder amtliche Vermessung der Strassenbreite beurteilen, ob ein hinreichendes öffentliches Interesse am Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse besteht. Ähnlich verhält es mit dem vom Verwaltungsgericht zu den Akten erkannten Buskonzept. Soweit ersichtlich wurde im vorinstanzlichen Verfahren von keiner Seite darauf Bezug genommen. Ob die vorinstanzliche Würdigung bezüglich der Verkehrssicherheit der Rechtskontrolle standhält, ist schliesslich nicht eine Frage des rechtlichen Gehörs, sondern der materiellen Beurteilung (vgl. hinten E. 6.1.3).

3.3.2 Die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.368 und die Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372 rügten im vorinstanzlichen Verfahren, es sei für die Anwohnerinnen und Anwohner des Meisenwegs, Mon-Désirwegs und Lindenwegs irreführend gewesen, dass im Titel der Publikation nur die Waldrainstrasse erwähnt war, obwohl die geplanten Massnahmen auch diese Strassen betreffen (vgl. Beschwerden vor Vorinstanz act. 12A pag. 152, 157 und 162, je Ziff. 2a). Es trifft zwar zu, dass sich das RSA Biel/Bienne dazu nicht geäussert hat. Die Publikation nennt aber alle von den geplanten Verkehrsmassnahmen betroffenen Strassen und den Beschwerdeführenden war es möglich, sich am Verfah-

ren zu beteiligen und ihre Rechte geltend zu machen. Es ist nicht ersichtlich und die Beschwerdeführenden machen auch nicht geltend, inwiefern ihnen durch die Bezeichnung der Verkehrsmassnahme in der Veröffentlichung ein Nachteil erwachsen worden wäre. Auf allfällige Interessen Dritter können sie sich von vornherein nicht berufen (vgl. betreffend Publikation von Baugesuchen Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I, 4. Aufl. 2013, Art. 35-35c N. 11). Bei diesen Gegebenheiten musste die entsprechende Rüge der Beschwerdeführenden nicht explizit behandelt werden.

3.3.3 Soweit die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.367-370 und 100.2018.372 geltend machen, die Vorinstanz habe die Verkehrsmassnahme auf dem Meisenweg trotz entsprechender Rügen nicht geprüft, ergibt sich Folgendes: Die Vorinstanz erwog, dass sich die überwiegende Mehrheit der Beschwerden gegen das Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse richte (angefochtener Entscheid E. 2.4). Hinsichtlich des Einbahnverkehrsregimes auf dem Meisenweg finden sich keine Ausführungen im angefochtenen Entscheid. Aus den Vorakten ergibt sich, dass sich die Mehrheit der Beschwerdeführenden ausschliesslich gegen das Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse wehrte (Beschwerdeführende in den Verfahren 100.2018.366, 100.2018.367, 100.2018.371 sowie die Mehrheit im Verfahren 100.2018.372 [1, 3-9, 11-14, 18-23]). Diejenigen Beschwerdeführenden, die das Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg thematisierten, rügten diese Verkehrsmassnahme entweder als «unangemessen» (vgl. Beschwerdeführende in den Verfahren 100.2018.369 sowie 100.2018.370, act. 12A pag. 191 und 195) oder schlugen mildere Massnahmen vor (Alternativen zum Einbahnverkehrsregime; vgl. Beschwerdeführende im Verfahren 100.2018.368 sowie Beschwerdeführende 10 im Verfahren 100.2018.372, act. 12A pag. 154, 159 und 163, je Ziff. 3c). Auf die Beschwerde des Beschwerdeführers im Verfahren 100.2018.370 ist die Vorinstanz zu Unrecht nicht eingetreten und ist deshalb nicht weiter auf seine Rügen eingegangen (vgl. vorne E. 2). Betreffend die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.368, 100.2018.369 und die Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372 verhält es sich wie folgt: Obwohl sie den Schwerpunkt auf das Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse legten, äusserten sie sich – wenn auch un-

tergeordnet und kurz – zur ebenfalls geplanten Verkehrsmassnahme auf dem Meisenweg. Dies war auch von ihren Anträgen gedeckt, zumal sie allgemein die Aufhebung der Verkehrsmassnahme «Sicherung Waldrainstrasse und Verkehrsberuhigung» beantragten. Die Vorinstanz thematisierte das Einbahnregime auf dem Meisenweg folglich zu Unrecht nicht. Damit hat die Vorinstanz das rechtliche Gehör verletzt, was entsprechend der formellen Natur dieses Anspruchs ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde in der Sache grundsätzlich zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids führt. Praxisgemäss können Gehörsverletzungen indes unter bestimmten Voraussetzungen geheilt werden (vgl. statt vieler BGE 138 II 77 E. 4; BVR 2012 S. 28 E. 2.3.5). Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt: Einer materiellen Beurteilung der Sache steht insbesondere nicht entgegen, dass das Verwaltungsgericht den angefochtenen Entscheid lediglich auf Rechtsverletzungen hin prüft und seine Kognition damit enger ist als diejenige der Vorinstanz. Die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.369 und 100.2018.370 rügten im vorinstanzlichen Verfahren zwar die «Unangemessenheit» der auf dem Meisenweg geplanten Verkehrsmassnahme. Sie machten aber nicht geltend, das Ermessen innerhalb des rechtlich vorgegebenen Rahmens sei unzweckmässig und unsachgemäss ausgeübt worden. Vielmehr sprechen sie mit dem unnötigen Fahren einer Zusatzschleife die Zumutbarkeit und damit die Verhältnismässigkeit der Verkehrsmassnahme an. Ob das Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg verhältnismässig ist, ist eine Rechtsfrage, die das Verwaltungsgericht frei prüft (vgl. vorne E. 1.3). Die Beschwerdeführenden konnten ihren Standpunkt ausserdem in geeigneter Form in das oberinstanzliche Beschwerdeverfahren einbringen. Die Gehörsverletzung wiegt auch nicht derart schwer, dass eine Heilung ausgeschlossen wäre. Dem Verfahrensmangel wird jedoch bei der Kostenverlegung Rechnung zu tragen sein (vgl. hinten E. 8.2).

4.

4.1 Die Waldrainstrasse verbindet das (nördliche) Lindenquartier von Ost nach West via eine Bahnüberführung mit dem übergeordneten Strassennetz. Im Osten des Quartiers befinden sich die Schulanlage Linde, welche die Unterstufe und die HEP BEJUNE beherbergt (Haute école pédagogique Berne, Jura et Neuchâtel; vgl. Beschwerdeantwort Rz. 11 mit Angabe von Schülerzahlen). Daneben befinden sich Sportanlagen. Für die Quartiereinfahrt haben die Verkehrsteilnehmenden nach der Bahnüberführung heute drei Möglichkeiten: entweder links über die Krähenbergstrasse in die Eigenheimstrasse oder den Seilerweg (Fahrtrichtung Nord), geradeaus weiter über die Waldrainstrasse (Fahrtrichtung Ost) oder rechts in den Meisenweg (Fahrtrichtung Süd). Die umstrittenen Einbahnverkehrsregimes betreffen den Abschnitt der Waldrainstrasse von der Einmündung Meisenweg bis Einmündung Finkenweg in Fahrtrichtung Ost sowie den Abschnitt des Meisenwegs von der Einmündung Lindenweg bis Einmündung Waldrainstrasse in Fahrtrichtung Nord (vgl. die Abbildung zur Verkehrsführung im Buskonzept S. 3 sowie im A3-Format den Situationsplan 1:1000 vom 4.12.2017, Lindenquartier, Neue Verkehrsführung, act. 12A pag. 4). Die Waldrainstrasse ist als Sammelstrasse (wichtige Quartierstrasse) und der Meisenweg als Quartierstrasse kategorisiert (vgl. Richtplan vfM vom 18.6.2013 zur N5 Umfahrung Biel, Verkehrliche flankierende Massnahmen, Beilage 2, Grobkonzept, Netzstruktur 2030, act. 16A). Im vom Einbahnverkehrsregime betroffenen Abschnitt der Waldrainstrasse befindet sich auf der Südseite ein Trottoir. Entlang des nördlichen Fahrbahnrandes verläuft eine Sockelmauer mit aufgesetztem Zaun (vgl. Fotodossier Gemeinde zur Waldrainstrasse [nachfolgend: Fotodossier Waldrainstrasse], act. 14A Beilage 1 Fotos Nrn. 1-9). In Fahrtrichtung West steht auf der rechten Strassenseite zudem ein Pfosten als Fahrbahnverengung (vgl. Fotodossier Waldrainstrasse Fotos Nrn. 7 und 9). Aus dem von der Gemeinde eingereichten Fotodossier Waldrainstrasse ist ausserdem ersichtlich, dass am Rand des Trottoirs Verkehrsleitkegel aufgestellt wurden (vgl. Fotos Nrn. 1-9 sowie Ausdruck Zeitungsartikel mit Foto in der Stellungnahme der Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372, act. 31 Ziff. 7). Die Waldrainstrasse wird von Bussen befahren. Seit dem Fahrplanwechsel am 17. Dezember 2017 wird die Buslinie im Lindenquartier anders geführt. Neu

befahren Gelenkbusse der Linie 9 die Waldrainstrasse in beiden Richtungen (vgl. Broschüre der Verkehrsbetriebe Biel zum Fahrplanwechsel vom 10.12.2017, einsehbar unter <www.rund-um-biel.ch/de/downloads>; Stellungnahme Gemeinde vom 18.5.2018, act. 12A pag. 250 sowie Buskonzept Ziff. 1).

4.2 Nicht Gegenstand des Verfahrens bildet die Frage, ob die sich entlang der nördlichen Seite der Waldrainstrasse befindlichen Sträucher ordnungsgemäss zurückgeschnitten sind oder nicht (vgl. Beschwerde bzw. Stellungnahme im Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.A.4 bzw. act. 18 Ziff. I.3). Der in diesem Zusammenhang gestellte Beweisantrag der Beschwerdeführenden auf Durchführung eines Augenscheins erübrigt sich (vgl. Beschwerde Ziff. III.A.4 und III.B.15).

5.

5.1 Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen, wobei sie diese Befugnis unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde den Gemeinden übertragen können (Art. 3 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]). Im Kanton Bern verfügen die Gemeinden solche Verkehrsanordnungen unter anderem auf Gemeindestrassen (Art. 66 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11]; Art. 44 Abs. 1 Bst. a der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 [SV; BSG 732.111.1]). Da es sich bei der Waldrainstrasse und dem Meisenweg um Gemeindestrassen handelt, ist die Gemeinde zur Anordnung der Einbahnstrassen zuständig (vgl. Geoportal des Kantons Bern, Karte «Übergeordnetes Strassennetz», einsehbar unter: <www.map.apps.be.ch/pub>). Die für Fahrverbote erforderliche Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts liegt vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. b SV; Verfügung vom 1.3.2018, act. 12A pag. 2; vgl. vorne Bst. A).

5.2 Mit den umstrittenen Einbahnverkehrsregimes wird verboten, die Waldrainstrasse ab Einmündung Meisenweg in Fahrtrichtung Ost sowie den Meisenweg ab Einmündung Lindenweg in Fahrtrichtung Nord zu befahren (vgl. vorne Bst. A). Weil der Fahrrad- und Motorfahrradverkehr (betreffend Waldrainstrasse auch der Busverkehr) nach wie vor in beiden Fahrtrichtungen zulässig bleibt und der übrige motorisierte Verkehr nur in einer Fahrtrichtung verboten wird, wird der Verkehr nicht im Sinn von Art. 3 Abs. 3 SVG vollständig untersagt. Es handelt sich – wie das RSA Biel/Bienne zutreffend ausgeführt hat (angefochtener Entscheid E. 2.6) – um sog. funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGer 1C_369/2010 vom 20.10.2010 E. 3.2; VGE 2017/337/338 vom 13.6.2018 E. 2.3; eingehend Eva Maria Belser, in Basler Kommentar, 2014, Art. 3 SVG N. 12, 46 f. und 50 ff.). Solche 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). Dieser «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 (vgl. Art. 5 Abs. 2 BV und Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]; VGE 2017/337/338 vom 13.6.2018 E. 2.3, 2014/342 vom 8.9.2015 E. 4.1; 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; Eva Maria Belser, a.a.O., Art. 3 SVG N. 58 und 60 ff.).

6.

Umstritten ist, ob das RSA Biel/Bienne das geplante Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse zu Recht bestätigt hat.

6.1 Einzugehen ist zunächst auf das öffentliche Interesse an der Verkehrsmassnahme.

6.1.1 Die Beschwerdeführenden sind zusammengefasst der Ansicht, dass das Einbahnverkehrsregime auf einer unrichtigen Sachverhaltsfeststellung basiere; insbesondere bestehe kein Sicherheitsproblem auf der Waldrainstrasse. Weder müssten die Verkehrsteilnehmenden zum Kreuzen das Trottoir benutzen noch handle es sich um eine wichtige Schulverbindung, die gesichert werden müsse (Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366-372, je Ziff. III.A.1 ff.). Damit machen die Beschwerdeführenden sinngemäss geltend, das öffentliche Interesse an der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Waldrainstrasse sei nicht erstellt. Nach Ansicht der Gemeinde kann die Waldrainstrasse nicht als sicher bezeichnet werden. Das Trottoir verfüge nur über eine geringe Höhe und sei bei den Hauszufahrten auf das Strassenniveau abgesenkt, weshalb es bei Kreuzmanövern von ostwärts fahrenden Fahrzeugen regelmässig als Ausweichfläche benutzt werde. Aufgrund der am nördlichen Fahrbahnrand verlaufenden Sockelmauer mit aufgesetztem Zaun würden die westwärts fahrenden Fahrzeuge einen Respektabstand einhalten und in Richtung Strassenmitte lenken, was bei entgegenkommenden Fahrzeugen zu besagten Ausweichmanövern auf dem überfahrbaren Trottoir führe. Dies sei für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Fahrradfahrenden abträglich. Dass Anwohnerinnen und Anwohner Verkehrsleitkegel auf dem Trottoir aufgestellt haben, weise auf Handlungsbedarf hin. Auch handle es sich bei der Waldrainstrasse um einen Schulweg; das Einzugsgebiet der Schule Linde umfasse nicht nur das Lindenquartier, sondern auch das südwestlich gelegene Madretschquartier. Die Waldrainstrasse nutzten ältere Schülerinnen und Schüler mit dem Fahrrad sowie auch zu Fuss gehende Kinder als Schulweg (Beschwerdeantwort Rz. 23 f.).

6.1.2 Die Gemeinde beabsichtigt mit der umstrittenen Verkehrsmassnahme namentlich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Waldrainstrasse. Damit könnten die bestehenden Sicherheitsdefizite behoben und zugleich die Sicherheit der Fahrradfahrenden erhöht werden (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 13 und 27). Zusätzlich sei das Einbahnverkehrsregime mit demjenigen auf dem Meisenweg abgestimmt (vgl. hinten E. 7). Damit werde bezweckt, den Verkehr im Quartier kreisförmig zu führen, wobei die Einfahrt via Meisenweg und die Ausfahrt via Waldrainstrasse erfolge (Beschwerdeantwort Rz. 36). – Die Anordnung von Einbahnverkehr gehört zu den verkehrslenkenden Massnahmen und kann typischerweise zwei Funktionen aufweisen: Einerseits kann sie ähnlich wie ein (Teil-)Fahrverbot die Zufahrt auf eine Verkehrsfläche (zumindest aus einer bestimmten Richtung) einschränken und andererseits kann der Verkehrsfluss in eine Richtung aus polizeilichen bzw. Sicherheitsgründen untersagt bzw. vorgeschrieben werden (Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 126). Die Verkehrssicherheit und die Verkehrsplanung stellen grundsätzlich öffentliche Interessen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG dar (VGE 2015/180/181/186 vom 29.11.2016 E. 5.1, 2014/209/210 vom 25.11.2015 E. 4; Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 111; René Schaffhauser, a.a.O., N. 37 f.; Eva Maria Belser, a.a.O., Art. 3 SVG N. 61).

6.1.3 Die Waldrainstrasse ist eine Sammelstrasse und dient grundsätzlich als Zu- und Wegbringer für das Quartier. Auch die Gelenkbusse der Linie 9 befahren die Strasse in beiden Richtungen. Damit kommt es zu Begegnungen von Personenwagen und entgegenkommenden Bussen. Mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse (nordseitig verlaufende Mauer, stellenweises überfahrbares Trottoir, Verkehrsleitkegel) erscheint es nicht ausgeschlossen, dass dabei Ausweichmanöver auf das Trottoir vorkommen. Nicht zuletzt erwähnen auch die Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2018.368, die an der Waldrainstrasse wohnhaft sind, Schwierigkeiten beim Kreuzen von Fahrzeugen (Beschwerde act. 12A pag. 162 Ziff. 2b1 sowie Stellungnahme act. 23 Ziff. I.3). Dass dies in gewissen Situationen zu einer Gefährdung von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie von Fahrradfahrenden führen kann, ist nachvollziehbar. Ein gewisses Sicherheitsdefizit auf der Waldrainstrasse mag daher bestehen. Ob das für sich allein ein hinreichendes öffentliches Interesse für die Anordnung von Ein-

bahnverkehr darstellen würde, kann offenbleiben. Es bestehen aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine Zweifel an der Darstellung der Gemeinde, wonach die Waldrainstrasse Schülerinnen und Schülern als Schulwegverbindung dient: Das Schulhaus Linde befindet sich am östlichen Ende des Lindenquartiers (vgl. vorne E. 4). Alle ostwärts führenden Quartierstrassen kommen demnach grundsätzlich als mögliche Schulwege in Betracht. Dies halten im Übrigen auch die Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2018.366 fest, mit dem ergänzenden Hinweis, es sei lediglich die Wichtigkeit der Waldrainstrasse als Schulweg in Frage gestellt worden (vgl. Stellungnahme act. 18 Ziff. I.5). Die Gemeinde begründet die Verkehrsmassnahme darüber hinaus mit verkehrsplanerischen Überlegungen: Sie beabsichtigt, den Verkehr kreisförmig durch das nördliche Lindenquartier zu führen (vgl. E. 6.1.2 hiervoor). Der Gemeinde steht hier ein grosser Ermessensspielraum zu, zumal die umstrittene Massnahme nicht bloss auf die Verkehrssicherheit auf der Waldrainstrasse selber ausgerichtet ist, sondern im Zusammenhang mit dem Einbahnregime auf dem Meisenweg steht. In einer Gesamtwürdigung ist ein hinreichendes öffentliches Interesse an der Massnahme somit zu bejahen. Dass die umstrittene Verkehrsmassnahme in einem gewissen Mass auch den Busbetrieb erleichtert, ändert daran nichts (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.B.17, 100.2018.367 sowie 100.2018.369-370, je Ziff. III.B.14, 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.7, 100.2018.371 Ziff. III.B.15; Stellungnahmen in den Verfahren 100.2018.366 act. 29 Ziff. 6, 100.2018.369 act. 30, 100.2018.371 act. 28 Ziff. 10, Beschwerdeführende 10 im Verfahren 100.2018.372 act. 31 Ziff. 2). Da sich der entscheidungswesentliche Sachverhalt mit genügender Klarheit aus den Akten ergibt, sind der von den Beschwerdeführenden verlangte Augenschein sowie die amtliche Vermessung der Waldrainstrasse nicht erforderlich. Die im Zusammenhang mit der Sicherheit beim Kreuzen gestellten Beweisanträge werden abgewiesen (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.A.5 f., 100.2018.367 Ziff. III.A.4, 100.2018.368-372, je Ziff. III.A.4 f.).

6.2 Zu prüfen ist weiter, ob die umstrittene Verkehrsmassnahme geeignet und erforderlich ist, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

6.2.1 Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit besagt, dass eine staatliche Massnahme geeignet und erforderlich sein muss, um das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Zudem muss sie zumutbar sein, d.h. es ist ein vernünftiges Verhältnis zu wahren zwischen dem angestrebten Ziel und allfälligen Einschränkungen, welche die Massnahme für die betroffenen Personen bewirkt (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; vgl. auch Art. 107 Abs. 5 SSV). – Das RSA Biel/Bienne hat die Verhältnismässigkeit des umstrittenen Einbahnverkehrsregimes vor allem mit Blick auf die Verkehrs- und Schulwegsicherheit bejaht (angefochtener Entscheid E. 2.8 ff.). Die Beschwerdeführenden sind zusammengefasst der Ansicht, dass die umstrittene Verkehrsmassnahme weder geeignet noch erforderlich sei; zu Kreuzmanövern komme es nach wie vor, weil der Bus davon ausgenommen werde und es bestehe ohnehin gar kein Sicherheitsproblem, da das Kreuzen problemlos möglich sei. Zudem seien mildere Massnahmen denkbar, wozu sich dem angefochtenen Entscheid nichts entnehmen lasse. Das Einbahnverkehrsregime bewirke, dass auf der Krähenbergstrasse, der Eigenheimstrasse und auf dem Seilerweg Mehrverkehr (Schleichverkehr) entstehe, wo zahlreiche Kinder spielen und unübersichtliche Verhältnisse herrschen würden. Damit werde die Verkehrssicherheit im Quartier verschlechtert, was unzumutbar sei (Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.B.9 ff., 100.2018.367 sowie 369-371, je Ziff. III.B.8 ff., 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.1 ff.). Nach Auffassung der Gemeinde ist die umstrittene Verkehrsmassnahme geeignet, die Verkehrssicherheit zu verbessern; das Befahren in Fahrtrichtung Osten werde für den motorisierten Privatverkehr untersagt. Zu Begegnungsfällen zwischen Personenwagen und Bussen könne es lediglich noch viermal stündlich kommen, wenn der Bus die Waldrainstrasse in Richtung Osten befahre (Beschwerdeantwort Rz. 27 und 31). Das Einbahnverkehrsregime sei auch erforderlich, um problematische Kreuzmanöver zu verhindern. Die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen mildereren Massnahmen fielen ausser Betracht; dies auch unter Berücksichtigung des ihr zustehenden Gestaltungsspielraums. Mit Blick auf die Länge des Strassenabschnitts und der fehlenden Platzverhältnisse für wartende Fahrzeuge falle etwa eine Signalisation «Dem Gegenverkehr Vortritt lassen» bzw. «Vortritt vor dem Gegenverkehr» im Sinn von Art. 42 SSV ausser Betracht.

Gleich verhalte es sich für ein busgesteuertes Rotlicht, zumal dadurch Kreuzmanöver mit anderen breiten Fahrzeugen wie z.B. LKW nicht verhindert werden könnten. Mit gelben Pfosten entlang des Trottoirs oder höheren Trottoirrandsteinen könne nicht verhindert werden, dass im Bereich von Hauszufahrten auf das Trottoir ausgewichen werde. Auch wenn anderswo in der Stadt Biel trotz vergleichbarer Platzverhältnisse kein Einbahnverkehrsregime angeordnet worden sei, bedeute das nicht, dass die Massnahme auf der Waldrainstrasse nicht erforderlich sei. Die Gemeinde stellt schliesslich in Frage, ob es zu den von den Beschwerdeführenden behaupteten Umlagerungen des Verkehrs in das Gebiet nördlich der Waldrainstrasse (Krähenbergstrasse, Eigenheimstrasse und Seilerweg) kommen würde. Einerseits würden Wegweiser angebracht, die den offiziellen Weg zu den Schulanlagen Linde via Meisenweg angeben sollen und andererseits seien die Strassen nördlich der Waldrainstrasse aufgrund der engen und unübersichtlichen Verhältnisse wesentlich unattraktiver als der Linden- und der Dählenweg und würden sich kaum als Schleichwege etablieren. Die umstrittene Verkehrsmassnahme sei daher den Beschwerdeführenden zumutbar (zum Ganzen Beschwerdeantwort Rz. 32 ff.).

6.2.2 Die Gemeinde bezweckt mit der umstrittenen Verkehrsmassnahme, die Verkehrssicherheit auf der Waldrainstrasse zu verbessern und zusammen mit dem Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg den Verkehr kreisförmig durch das Quartier zu lenken (vgl. vorne E. 6.1.2). Das Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse bewirkt, dass der motorisierte Privatverkehr die Waldrainstrasse nur noch in Fahrtrichtung Westen (quartierauswärts) befahren kann, d.h. auf der Seite, wo die Sockelmauer am Fahrbahnrand verläuft. Wegen der vorgesehenen Ausnahmeregelung können die Busse die Waldrainstrasse nach wie vor in beiden Richtungen befahren und damit auch in Fahrtrichtung Osten (quartiereinwärts), wo sich das Trottoir befindet. Die Beschwerdeführenden weisen zu Recht darauf hin, dass es damit nach wie vor zu Kreuzmanövern kommen kann (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.B.10, 100.2018.367 sowie 100.2018.369-371, je Ziff. III.B.9, 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.2). Die Begegnungen zwischen Personenwagen und Bussen werden sich aber auf maximal vier pro Stunde beschränken, wenn der Bus in Richtung Osten fährt und zum gleichen Zeitpunkt ein Fahrzeug entge-

genkommt. Das Kreuzen von ebenfalls von der Ausnahmeregelung betroffenen Fahrrädern und Motorfahrrädern sollte kein Problem darstellen. Damit wird in einem gewissen Ausmass die Verkehrssicherheit auf der Waldrainstrasse verbessert. Insbesondere kann es so nicht mehr zu Situationen kommen, in denen ein Personenwagen bei entgegenkommendem Bus auf das Trottoir ausweicht (vgl. für die Situation der Busse E. 6.2.3 hiernach). Die umstrittene Verkehrsmassnahme bewirkt ausserdem, dass für die Weiterfahrt in das Quartier der Meisenweg oder die Krähenbergstrasse zur Verfügung stehen. Es erscheint daher grundsätzlich möglich, dass der Verkehr die von der Gemeinde vorgesehene offizielle Route via Meisenweg benutzt. Die Massnahme ist damit geeignet, die Ziele der Gemeinde zu erreichen.

6.2.3 Die Beschwerdeführenden machen sinngemäss geltend, die Erforderlichkeit der Massnahme sei ungenügend geklärt worden. Auch wenn mit den Beschwerdeführenden davon ausgegangen wird, dass im Begegnungsfall nicht zwingend das Trottoir befahren werden muss, erscheint es nach dem Gesagten aber plausibel, dass solche Kreuzmanöver geschehen (vgl. vorne E. 6.1.3). Dass trotz allenfalls ähnlicher Verhältnisse auf anderen Strassen in Biel auf ein Einbahnverkehrsregime verzichtet worden ist, ändert nichts am Umstand, dass die im vorliegenden Fall getroffene Verkehrsführung durch das Quartier begründet ist. Die in diesem Zusammenhang gestellten Beweisanträge auf Augenschein bzw. auf Messung des Blumenrains werden abgewiesen (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.B.13, 100.2018.367 sowie 100.2018.371, je Ziff. III.B.11, 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.4, sowie mit Hinweis auf weitere Strassen: 100.2018.369 sowie 100.2018.370, je Ziff. III.B.11). Soweit die Beschwerdeführenden geltend machen, dass mildere Massnahmen möglich wären, ist mit Blick auf den der Gemeinde zustehenden Gestaltungsspielraum Folgendes festzuhalten: Die Beschwerdeführenden stellten vor der Vorinstanz vor allem das Sicherheitsproblem auf der Waldrainstrasse an sich in Frage und störten sich am möglichen Mehrverkehr auf den Strassen nördlich der Waldrainstrasse. Die Vorinstanz erwog, dass die vorgebrachten alternativen Massnahmen das Problem nicht lösen würden, wie z.B. die Signalisation von Zubringerdienst auf der Krähenbergstrasse, der Eigenheimstrasse oder dem Seilerweg (angefoch-

tener Entscheid E. 2.9). Mögliche mildere Massnahmen zum Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse erwähnt die Vorinstanz nicht. Wie die Gemeinde aber zu Recht vorbringt, ist es für Personenwagen auch beim Anbringen von gelben Pfosten entlang des Trottoirs möglich, im Bereich von Hauszufahrten auszuweichen. Aus den gleichen Gründen fällt das Erhöhen des Randsteins ausser Betracht (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.367 sowie 100.2018.369-371, je Ziff. III.B.13, 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.6). Offenbar sind aber bauliche Massnahmen in Form von Pfosten vorgesehen, die ein Ausweichen der Busse auf das Trottoir verhindern sollen (vgl. Buskonzept Ziff. 2.1 sowie Stellungnahmen im Verfahren 100.2018.369 act. 30 sowie der Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372 act. 31 Ziff. 3). Gemäss Gemeinde soll damit ein Wartebereich beim Fussgängerstreifen eingegrenzt werden und an zwei weiteren Stellen beidseitig eine Fahrbahnverengung entstehen (Stellungnahme EG Biel vom 17.10.2019 act. 34 Ziff. 2; vgl. auch die Abbildung im Buskonzept S. 3). Dabei handelt es sich um bauliche Massnahmen, die zusätzlich zur Signalisation des Einbahnverkehrsregimes vorgesehen und hier nicht näher zu beurteilen sind. Ohne das Einbahnverkehrsregime können Personenwagen jedenfalls nach wie vor die Waldrainstrasse auf der Seite befahren, auf der sich das Trottoir befindet; die im Buskonzept abgebildeten Pfosten (Fahrbahnverengungen) alleine vermögen ein Ausweichen von Personenwagen auf das Trottoir im Begegnungsfall mit einem Bus nicht zu verhindern. Die geplanten Fahrbahnverengungen können aber grundsätzlich bewirken, dass die quartierauswärts fahrenden Personenwagen näher an der Sockelmauer am Fahrbahnrand anhalten, um den entgegenkommenden Bus vorbeifahren zu lassen, damit dieser dafür nicht auf das Trottoir ausweichen muss. Die von den Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2018.371 vorgeschlagene Richtungsänderung des Einbahnverkehrsregimes stellt keine taugliche Lösung für das dargestellte Sicherheitsproblem dar (vgl. Stellungnahme vom 27.10.2019, act. 36 Ziff. 5 mit Skizze). Soweit die Beschwerdeführenden das ordnungsgemässe Zurückschneiden der Sträucher fordern, steht das nach dem Gesagten als mildere Massnahme ebenfalls nicht zur Diskussion (vgl. vorne E. 4.2 und Beschwerden in den Verfahren 100.2018.367 sowie 100.2018.369-371, je Ziff. III.B.13). Ein busgesteuertes Rotlicht an der Gabelung Waldrainstrasse/Meisenweg ist gemäss den nachvollziehbaren

Ausführungen der Gemeinde aufgrund des fehlenden Platzes für wartende Fahrzeuge nicht möglich, abgesehen davon, dass dies mit höheren Kosten verbunden wäre. Allgemein sind Ausweichstellen aufgrund der Platzverhältnisse für wartende Fahrzeuge nicht realisierbar. Insofern ist es im Ergebnis nicht zu beanstanden, wenn sich die Vorinstanz mit dem Argument des busgesteuerten Rotlichts nicht auseinandergesetzt hat (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.6 mit Hinweis auf die Beschwerden der Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2018.368 sowie der Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372 vor der Vorinstanz act. 12A pag. 154, 159 und 163, je Ziff. 3a und d). Soweit ersichtlich ist auch der Einsatz eines anderen Bustyps nicht zielführend, da die Verkehrsbetriebe – abgesehen vom Oldtimer – nicht über weniger breite Busse verfügen (vgl. die Auflistung der Fahrzeugflotte, einsehbar unter www.vb-tpb.ch/de/unternehmen/fahrzeugflotte). Eine Rückkehr zum alten Busverkehrsregime (via Dählenweg) stellt mit Blick auf die Auswirkungen, die das auf die gesamte Busverkehrsplanung zur Folge hätte, ebenfalls keine mildere Massnahme dar (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.B.17, 100.2018.367 sowie 100.2018.369-370, je Ziff. III.B.14, 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.7, 100.2018.371 Ziff. III.B.15). Im Übrigen scheint es gerade mit Blick auf die Breite der Waldrainstrasse und auf die Verkehrssicherheit sinnvoll, dass die Busse auf dieser Strasse in beiden Richtungen verkehren und nicht die schmaleren Quartierstrassen (wie z.B. auch den dafür vorgeschlagenen Meisenweg) benutzen (vgl. Beschwerden der Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2018.368 sowie der Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372, act. 12A pag. 154, 159 und 163, je Ziff. 3d). Sodann stellen allfällige Weisungen der Verkehrsbetriebe an die Buschauffeurinnen und -chauffeure keine taugliche mildere Massnahme dar, die das Befahren des Trottoirs durch Personenwagen verhindern würde (vgl. Stellungnahme im Verfahren 100.2018.369 act. 30). Im Ergebnis sind die von den Beschwerdeführenden vorgebrachten mildereren Massnahmen nicht gleich wirksam. Der in diesem Zusammenhang gestellte Beweisantrag auf Augenschein wird abgewiesen (Beschwerden in den Verfahren 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.6, 100.2018.369-371, je Ziff. III.B.13).

6.3 Zur Zumutbarkeit der Verkehrsmassnahme ergibt sich Folgendes:

6.3.1 Einzig der Beschwerdeführer im Verfahren 100.2018.370 macht geltend, dass die Zufahrt zu seiner Liegenschaft am Finkenweg eingeschränkt werde (Beschwerde Ziff. II.5). Heute kann er die Liegenschaft direkt via Waldrainstrasse erreichen (Distanz von rund 300 m und Fahrzeit von 1 Minute; vgl. Routenplaner auf <www.google.ch/maps>). Das umstrittene Einbahnregime bewirkt, dass der Beschwerdeführer für die Fahrt zur Liegenschaft auf andere Quartierstrassen ausweichen muss (z.B. via Meisenweg und Mon-Désirweg, d.h. eine Distanz von 350 m und eine Fahrzeit von rund 1 Minute). Es ergibt sich damit nur in einer Fahrtrichtung eine kurze zusätzliche Wegstrecke von 50 m. Die Zufahrt zur Liegenschaft ist nach wie vor ohne weiteres möglich. Der zusätzliche Streckenaufwand ist dem Beschwerdeführer im Verfahren 100.2018.370 als Eigentümer bzw. Vermieter der Liegenschaft am Finkenweg zumutbar (vgl. auch Beschwerdeantwort Rz. 34).

6.3.2 Umstritten und schwieriger zu beurteilen ist, in welchem Ausmass die Strassen nördlich der Waldrainstrasse von allfälligem Mehrverkehr betroffen sein werden, der sich durch das Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse ergeben könnte. – Grundsätzlich sollte bei verkehrslenkenden Anordnungen wie Einbahnverkehrsregimes der umgeleitete Verkehr so gelenkt werden, dass für diesen der Mehraufwand möglichst gering ausfällt und keine übermässigen Mehrbelastungen für andere Strassen anfallen (Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 127). Verkehrsmassnahmen beschränken sich in der Regel nicht auf diejenigen Strassen, auf denen sie angeordnet werden. Das Bundesgericht hielt im Zusammenhang mit einem auf ein Jahr befristeten Versuch eines Einbahnregimes Folgendes fest (vgl. BGer 1C_37/2017 vom 16.6.2017 E. 3.2): Die Auswirkungen von geplanten Verkehrsmassnahmen (wie z.B. Art und Weise der Verkehrsverlagerungen, Zu- bzw. Abnahme von Immissionen sowie Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit) lassen sich nicht immer mit der erforderlichen Gewissheit voraussehen. Das gilt vor allem dann, wenn auf mehreren Strassen Beschränkungen eingeführt werden, die sich gegenseitig bedingen oder ergänzen, oder wenn grossflächige Umfahrungen zu erwarten sind, deren Nachteile nicht abgeschätzt werden können. Mit Blick auf die örtlichen Ge-

gebenheiten auf den Strassen nördlich der Waldrainstrasse (vgl. vorne E. 6.2.1 sowie Fotodossier Gemeinde zur Krähenbergstrasse, Eigenheimstrasse und zum Seilerweg act. 14A Beilage 3 Fotos Nrn. 1-4) und der vorgesehenen Routenführung via Meisenweg (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 33; Stellungnahme EG Biel vom 18.5.2018 act. 12A pag. 250 f.) erscheint die Argumentation der Gemeinde nachvollziehbar, wonach sich der Verkehr in Zukunft eher auf den Meisenweg und damit auf die Strassen südlich der Waldrainstrasse verlagern wird. Weitere Sachverhaltsfeststellungen wie z.B. Verkehrserhebungen sind nicht notwendig. Die Gemeinde ist aber darauf zu behaften, die geplante Routenführung umzusetzen. Inwiefern die umstrittene Verkehrsmassnahme auch die Verkehrssicherheit auf der von der Gemeinde geplanten offiziellen Linienführung via Meisenweg/Lindenweg beeinträchtigen soll, vermögen die Beschwerdeführenden nicht aufzuzeigen (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.369 sowie 100.2018.370, je Ziff. III.B.12). Vor diesem Hintergrund ist die geplante Verkehrsmassnahme den Beschwerdeführenden zumutbar. Sollten sich deren Befürchtungen aber wider Erwarten bewahrheiten, wonach die Verkehrsteilnehmenden (mitunter auch wegen der Angaben auf Navigationsgeräten) nicht der unverbindlichen Routenempfehlung via Meisenweg folgen, wären die Behörden gehalten, die örtliche Verkehrsanordnung zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen (vgl. Art. 107 Abs. 5 SSV; BVR 2008 S. 360 E. 4.4.2). Soweit die Beschwerdeführenden mögliche flankierende Massnahmen wie z.B. die Einführung einer Begegnungszone auf den Strassen nördlich der Waldrainstrasse thematisieren, die offenbar auch Gegenstand von Gesprächen zwischen der Gemeinde und Vertretern der Beschwerdeführenden waren, sind Aspekte betroffen, die nicht im Rahmen dieses Verfahrens zu beurteilen sind. Der in diesem Zusammenhang gestellte Beweisantrag auf Offenlegung der Verkehrszählungen und Gutachten wird abgewiesen (Beschwerde im Verfahren 100.2018.371 Ziff. III.B.14; vgl. Stellungnahme im Verfahren 100.2018.371 act. 28 Ziff. 8).

6.4 Die Vorinstanz hat somit im Ergebnis zu Recht erkannt, dass das Einbahnverkehrsregime auf der Waldrainstrasse im öffentlichen Interesse liegt und verhältnismässig ist.

7.

Umstritten ist weiter das geplante Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg.

7.1 Zu prüfen ist zunächst, ob es im öffentlichen Interesse liegt.

7.1.1 Die Gemeinde bringt vor, die umstrittene Verkehrsmassnahme stehe im Zusammenhang mit der Einführung von Einbahnverkehr auf der Bermenstrasse im Möösliquartier. Mit den Einbahnverkehrsregimes auf dem Meisenweg (Fahrtrichtung Süd) und auf der Bermenstrasse (Fahrtrichtung Nord) solle verhindert werden, dass die Strecke Brühlplatz/Waldrainstrasse/Meisenweg/Dählenweg/Bermenstrasse als Ausweichroute benutzt werde, um von der Madretschstrasse (Brühlplatz) in den Bereich Brüggstrasse/Brüggmoos zu gelangen und umgekehrt. Die Verkehrslenkungsstrategie habe zum Ziel, die Quartierstrassen gänzlich von quartierfremdem Durchgangsverkehr zu entlasten. Zusätzlich sei das Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg mit jenem auf der Waldrainstrasse abgestimmt. Der Verkehr solle kreisförmig durch das Quartier geführt werden mit der Einfahrt via Meisenweg und der Ausfahrt via Waldrainstrasse. Damit werde zugleich auch die Verzweigung Meisenweg/Mon-Désirweg sicherer, was gestatte, Letzteren für Fahrradfahrende in Richtung Westen zu öffnen (Beschwerdeantwort Rz. 35 f.). Die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.368-370 sowie 100.2018.372 bringen im Wesentlichen vor, dass die Verkehrsmassnahme nicht verhältnismässig sei und schlagen mildere Massnahmen vor (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.368-370 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.A.2; vgl. vorne E. 3.3.3). In ihren Stellungnahmen zur Beschwerdeantwort machen sie geltend, dass die Massnahme auf falschen Annahmen beruhe. Seit der Eröffnung der N5-Ostumfahrung habe der Verkehr auf der Mett- und Madretschstrasse deutlich abgenommen. Auf dem Kreuzplatz käme es kaum mehr zu längeren Wartezeiten und die Ausweichroute via Brühlplatz durch das Lindenquartier ins Brüggmoos werde kaum mehr benutzt. Der quartierfremde Verkehr auf dem Meisenweg sei praktisch zum Erliegen gekommen (vgl. Stellungnahmen in den Verfahren 100.2018.368 act. 23, 100.2018.369 act. 16, 100.2018.372 act. 19 sowie 22, je Ziff. I.6).

7.1.2 Die Gemeinde Biel verfügte Einbahnverkehrsregimes im Linden- und Möösliquartier, die je Gegenstand eines Beschwerdeverfahrens beim Verwaltungsgericht bilden (Verfahren 100.2018.366-372 und 100.2018.374). Die Gemeinde bezweckt, den Verkehr kreisförmig durch den nördlichen Teil des Lindenquartiers zu führen (vgl. vorne E. 6.1.2). Die Beschwerdeführenden bringen – ähnlich wie die Beschwerdegegnerschaft im Verfahren 100.2018.374 – dagegen vor, dass es seit der Eröffnung des N5-Ostastes praktisch keinen Durchgangsverkehr mehr gebe, bestreiten also ein öffentliches Interesse an der Verkehrsmassnahme. Im Verfahren 100.2018.374 betreffend Bermenstrasse hielt das Verwaltungsgericht mit Blick auf die Verkehrsplanung der EG Biel Folgendes fest: Die Gemeinde beabsichtigt, das kommunale Strassennetz nach dem Bau der neuen Hochleistungsstrassen in der Region Biel vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Gelegenheit des neuen Autobahnanschlusses soll genutzt werden, um das Verkehrsnetz neu zu organisieren und die Entlastungswirkung des N5-Ostastes mit zusätzlichen verkehrsflankierenden Massnahmen zu verstärken. Dabei sollen die Verkehrsströme namentlich auf das übergeordnete Strassennetz kanalisiert und die Quartierstrassen entlastet werden. Die Gemeinde hat deshalb diverse Verkehrsmassnahmen auf verschiedenen Strassen vorgesehen. Auch wenn ein Teil des Durchgangsverkehrs auf den im Oktober 2017 eröffneten N5-Ostast verlagert und eine gewisse Verkehrsabnahme festgestellt werden konnte (vgl. dazu VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 4.3.2), soll diese Entlastungswirkung gerade durch weitere verkehrsflankierende Massnahmen verstärkt werden. Es leuchtet ein, dass insbesondere ortskundige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker zur Umfahrung der neuralgischen Abschnitte auf den Hauptverkehrsachsen die weit weniger befahrenen Gemeindestrassen durch die Quartiere benutzen (vgl. zur Problematik von Umfahrungsrouten Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 124). Umstritten und schwieriger zu beurteilen ist, in welchem Ausmass die Quartiere Linde und Möösli von diesem unerwünschten Mehrverkehr betroffen sind. Mit dem Einbahnregime verfolgt die Gemeinde aber ein legitimes öffentliches Interesse, die Quartiere vor Durchgangsverkehr zu schützen und den Verkehr auf die Hauptverkehrsachsen zu lenken. Die Verkehrsplanung stellt ein öffentliches Interesse im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG dar (vgl. vorne E. 6.1.2). Der Gemeinde steht bei der Anordnung ein grosser Ermessensspielraum zu, zumal diese Massnahme nicht bloss auf die

Regelung des Verkehrs auf der Bermenstrasse selbst ausgerichtet ist, sondern in einem grösseren Zusammenhang mit der regionalen Verkehrsplanung steht; zur Entlastung des Linden- und Möösliquartiers ist wie erwähnt sowohl auf der Bermenstrasse als auch auf dem Meisenweg eine Einbahnverkehrsregelung vorgesehen, die das direkte Durchkommen von Norden nach Süden und umgekehrt unterbinden soll (zum Ganzen VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 4.3.3). Ein hinreichendes öffentliches Interesse ist aus den gleichen Gründen auch für das hier umstrittene Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg zu bejahen. Was die Beschwerdeführenden in ihren Stellungnahmen dagegen vorbringen, vermag daran nichts zu ändern. Ihre Sicherheitsbedenken zur Öffnung des Mon-Désirwegs für Fahrradfahrende in beiden Richtungen liegen zudem ausserhalb des Streitgegenstands (vgl. vorne Bst. A; Stellungnahme der Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372 act. 31 Ziff. 5.2).

7.2 Zu prüfen bleibt, ob die umstrittene Verkehrsmassnahme verhältnismässig ist.

7.2.1 Das Einbahnverkehrsregime auf dem Abschnitt des Meisenwegs bewirkt grundsätzlich, dass von Brüggmoos herkommende Fahrzeuge nicht mehr via das Lindenquartier Richtung Brühlplatz gelangen können, sondern das übergeordnete Strassennetz befahren müssen. Die Massnahme ist damit grundsätzlich geeignet, das verkehrsplanerische Ziel der Gemeinde zu erreichen. In Kombination mit dem Einbahnverkehrsregime auf der Bermenstrasse im Möösliquartier wird nicht nur das Linden-, sondern auch das Möösliquartier entlastet (betreffend Bermenstrasse auch VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 4.4.2). Damit ist die Verkehrsmassnahme grundsätzlich geeignet, den quartierfremden Durchgangsverkehr zu reduzieren. Die Massnahme erscheint zusätzlich auch geeignet, um den Verkehr innerhalb des nördlichen Lindenquartiers kreisförmig zu führen (vgl. vorne E. 6.2.2).

7.2.2 Indem die Beschwerdeführenden vorbringen, es gebe auf dem Meisenweg praktisch keinen quartierfremden Durchgangsverkehr, sprechen sie der Massnahme sinngemäss auch die Erforderlichkeit ab. Die umstrittene Verkehrsmassnahme beruht aber auf einer regionalen Verkehrsplanung, die sachlich nachvollziehbar und durch ein legitimes öffentliches

Interesse gedeckt ist (vgl. vorne E. 7.1.2). Selbst wenn mit den Beschwerdeführenden davon ausgegangen wird, dass sich der Verkehr auf dem Meisenweg seit der Eröffnung des N5-Ostastes wesentlich reduziert hat und beispielsweise am Kreuzplatz flüssiger verläuft, erscheint es aufgrund des Verlaufs des Meisenwegs ohne weitere Sachverhaltsabklärungen plausibel, dass diese nach wie vor von ortskundigen Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern als Ausweichroute benutzt wird, um die neuralgischen Hauptverkehrsachsen in Stosszeiten zu umgehen (vgl. betreffend Bermenstrasse auch VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 4.4.3). Soweit die Beschwerdeführenden geltend machen, mögliche mildere Massnahmen seien nicht geprüft worden, ist Folgendes festzuhalten: Das vor der Vorinstanz vorgeschlagene Linksabbiegeverbot vom Dählenweg in den Meisenweg mag zwar den Durchgangsverkehr auch an der Durchfahrt hindern, schränkt aber die Anwohnerinnen und Anwohner des Lindenquartiers ebenfalls ein (selbst mit der Variante Zubringerdienst), nebst denjenigen am Meisenweg namentlich jene am Lindenweg (Beschwerden der Beschwerdeführenden im Verfahren 100.2018.368 sowie der Beschwerdeführenden 10 im Verfahren 100.2018.372 vor der Vorinstanz, act. 12A pag. 154, 159 und 163, je Ziff. 3c). Es liegt in der Natur der Sache, dass es bei Verkehrsmassnahmen unterschiedliche Auffassungen darüber gibt, welche Lösung vorzuziehen ist. Es ist Sache der Gemeinden, die den örtlichen Verhältnissen und der angestrebten Zielsetzung am besten entsprechenden Massnahmen festzulegen; sie verfügen über einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. vorne E. 1.3). Mit Blick darauf ist es nicht zu beanstanden, wenn sich die Gemeinde für das Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg und nicht für ein Linksabbiegeverbot entschieden hat. Betreffend die ebenfalls vorgeschlagene andere Buslinienführung kann auf das vorne in E. 6.2.3 a.E. Gesagte verwiesen werden (vgl. Beschwerden vor der Vorinstanz, act. 12A pag. 154, 159 und 163, je Ziff. 3d). Andere weniger weitgehende Massnahmen, die gleich tauglich wären, sind nicht ersichtlich und werden von den Beschwerdeführenden auch nicht zur Diskussion gestellt. Da das Einbahnverkehrsregime auf der Bermenstrasse mit VGE 2018/374 vom 24.2.2020 bestätigt wird, zielt auch das Argument der Beschwerdeführenden ins Leere, wonach eine Abstimmung mit dieser Verkehrsmassnahme gar nicht erforderlich sei, weil diese vom RSA Biel/Bienne aufgehoben worden sei (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366 Ziff. III.B.12,

100.2018.367 sowie 100.2018.369-371, je Ziff. III.B.10, 100.2018.368 sowie 100.2018.372, je Ziff. III.B.3).

7.2.3 Der Beschwerdeführer im Verfahren 100.2018.370 macht sinngemäss geltend, die umstrittene Verkehrsmassnahme zwingt ihn, einen unzumutbaren Umweg vom Wohn- zum Arbeitsort zu fahren (vgl. Beschwerde Ziff. III.A.2 sowie vorne E. 3.3.3 a.E.). Heute kann der Beschwerdeführer seinen Arbeitsort an der Mattenstrasse direkt via Dählenweg/Meisenweg/Waldrainstrasse erreichen (Distanz von 1,8 km und Fahrzeit von 6 Minuten; vgl. Routenplaner auf <www.google.ch/maps>). Das umstrittene Einbahnregime bewirkt, dass er für die Fahrt zum Arbeitsort ausweichen muss (z.B. via Blumenrain und Madretschstrasse, mit einer Distanz von 2,1 km und Fahrzeit von 7 Minuten). Es ergibt sich daraus in einer Fahrtrichtung eine zusätzliche Wegstrecke von 300 m und die Fahrzeit verlängert sich um 1 Minute. Dieser zusätzliche Strecken- und Zeitaufwand, der zudem auf eine Fahrtrichtung beschränkt ist, ist dem Beschwerdeführer im Verfahren 100.2018.370 zumutbar (vgl. auch Beschwerdeantwort Rz. 37 mit Illustration in Beschwerdebeilage 4, zu berücksichtigen ist zusätzlich das neue Einbahnverkehrsregime auf einem Abschnitt der Madretschstrasse zwischen Brühlplatz und Unterführung). Für den Fall, dass der Arbeitsweg mit dem Fahrrad bestritten wird, ergibt sich gar keine Einschränkung. Ähnlich verhält es sich, soweit die Beschwerdeführenden geltend machen, dass die umstrittene Verkehrsmassnahme zu künstlichen Umwegen durch das Quartier führe wie z.B. bei einem Besuch der Eltern bzw. des Sohnes (vgl. Beschwerden in den Verfahren 100.2018.369 sowie 100.2018.370, je Ziff. III.A.2 sowie vor der Vorinstanz act. 12A pag. 191 sowie 195). Die Beschwerdeführenden verfügen trotz des umstrittenen Einbahnverkehrsregimes über hinreichende Möglichkeiten, um mit ihren Fahrzeugen über andere Quartierstrassen zu den gewünschten Zielen zu gelangen; dies gegebenenfalls unter Inkaufnahme eines kurzen und damit zumutbaren Umwegs. Vor diesem Hintergrund ist den Beschwerdeführenden das Einbahnverkehrsregime auf dem Meisenweg auch zuzumuten. Das Verwaltungsgericht verkennt nicht, dass Verkehrsanordnungen wie die hier zu beurteilende für die direktbetroffenen Anwohnerinnen und Anwohner teils ärgerlich sein mögen und für einige zu zusätzlichen Umwegen führen. Letztlich rechtfertigen die mit der Verkehrsmassnahme verfolgten Ziel-

setzungen (Entlastung Quartier von Durchgangsverkehr, Verkehrslenkung auf übergeordnetes Strassennetz und Sicherheit für den Langsamverkehr) die damit einhergehenden geringen Auswirkungen auf die betroffenen Personen (vgl. betreffend Bermenstrasse auch VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 4.5.3).

8.

8.1 Nach dem Gesagten erweisen sich die umstrittenen Verkehrsmassnahmen als rechtmässig. Die Beschwerden sind somit abzuweisen. Auf eine Korrektur des angefochtenen Entscheids ist auch im Verfahren 100.2018.370 zu verzichten (vorne E. 2).

8.2 Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführenden grundsätzlich kostenpflichtig, die Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.366, 100.2018.368-369 sowie 100.2018.371-372 je unter sich unter solidarischer Haftbarkeit (Art. 108 Abs. 1 und Art. 106 VRPG). Bei vereinigten Verfahren sind die Kosten so zu verlegen, wie wenn die verschiedenen Eingaben getrennt behandelt worden wären (Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 17 N. 4 und Art. 106 N. 3). Verringert sich durch die gemeinsame Behandlung wie hier der Bearbeitungsaufwand, so ist diesem Umstand bei der Festsetzung der Verfahrenskosten Rechnung zu tragen (Art. 103 Abs. 2 VRPG; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 103 N. 4). Durch das Nichteintreten der Vorinstanz (vgl. vorne E. 2) sind dem Beschwerdeführer im Verfahren 100.2018.370 im Ergebnis keine Nachteile entstanden, die eine abweichende Kostenverlegung rechtfertigen würden. Allerdings ist der festgestellten Gehörsverletzung im Kostenpunkt Rechnung zu tragen (vorne E. 3.3.3; BVR 2008 S. 97 E. 4, 2004 S. 133 E. 3.1; Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 108 N. 9). Den Beschwerdeführenden in den Verfahren 100.2018.368, 100.2018.369, 100.2018.370 sowie 100.2018.372 ist daher nur die Hälfte der Verfahrenskosten aufzuerlegen. Die verbleibenden Verfahrenskosten werden nicht erhoben (Art. 108 Abs. 2 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 und 4 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerden in den Verfahren 100.2018.366, 100.2018.367, 100.2018.368, 100.2018.369, 100.2018.370, 100.2018.371 und 100.2018.372 werden abgewiesen.
2. a) Die Kosten des Verfahrens 100.2018.366, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 600.--, werden den Beschwerdeführenden auferlegt.
b) Die Kosten des Verfahrens 100.2018.367, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 600.--, werden dem Beschwerdeführer auferlegt.
c) Die Kosten des Verfahrens 100.2018.368, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 600.--, werden den Beschwerdeführenden zur Hälfte, ausmachend Fr. 300.--, auferlegt. Die verbleibenden Kosten werden nicht erhoben.
d) Die Kosten des Verfahren 100.2018.369, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 600.--, werden den Beschwerdeführenden zur Hälfte, ausmachend Fr. 300.--, auferlegt. Die verbleibenden Kosten werden nicht erhoben.
e) Die Kosten des Verfahrens 100.2018.370, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 600.--, werden dem Beschwerdeführer zur Hälfte, ausmachend Fr. 300.--, auferlegt. Die verbleibenden Kosten werden nicht erhoben.
f) Die Kosten des Verfahrens 100.2018.371, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 600.--, werden den Beschwerdeführenden auferlegt.
g) Die Kosten des Verfahrens 100.2018.372, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 600.--, werden den Beschwerdeführenden zur Hälfte, ausmachend Fr. 300.--, auferlegt. Die verbleibenden Kosten werden nicht erhoben.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

4. Zu eröffnen:

- Beschwerdeführende im Verfahren 100.2018.366
- Beschwerdeführer im Verfahren 100.2018.367
- Beschwerdeführende im Verfahren 100.2018.368
- Beschwerdeführende im Verfahren 100.2018.369
- Beschwerdeführer im Verfahren 100.2018.370
- Beschwerdeführende im Verfahren 100.2018.371
- Beschwerdeführende im Verfahren 100.2018.372
- Beschwerdegegnerin
- Regierungsstatthalteramt Biel/Bienne
- Bundesamt für Strassen

und mitzuteilen:

- Tiefbauamt des Kantons Bern

Der Abteilungspräsident:

Die Gerichtsschreiberin:

Rechtsmittelbelehrung

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