

100.2019.25U
STE/NUI/KIB

Verwaltungsgericht des Kantons Bern
Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 16. September 2019

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichterin Steinmann, Verwaltungsrichter Stohner
Gerichtsschreiberin Nuspliger

Lorraine Breitenrain Leist

Verein, handelnd durch die statutarischen Organe, p.A. ...

Beschwerdeführer

gegen

Einwohnergemeinde Bern

handelnd durch den Gemeinderat, Erlacherhof, Junkerngasse 47, Postfach,
3000 Bern 8

Beschwerdegegnerin

und

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland

Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend Verkehrsbeschränkungen Breitenrainplatz (Entscheid des
Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland vom 19. Dezember 2018;
vbv 35/2018)



Sachverhalt:

A.

Am 2. Mai 2018 publizierte die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Einwohnergemeinde (EG) Bern im Anzeiger Region Bern verschiedene Verkehrsmassnahmen, denen das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Oberingenieurskreis (OIK) II, am 19. April 2018 zugestimmt hatte. Die Massnahmen wurden aus dem Gesamtprojekt «Dr nöi Breitsch», Teilprojekt 1 «Umgestaltung Breitenrainplatz», herausgelöst; das Genehmigungsverfahren für den Strassenplan zur Umgestaltung des Breitenrainplatzes ist beim Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hängig. Die Verkehrsbeschränkungen lauten – soweit hier interessierend – wie folgt:

«Zone Breitenrainplatz Begegnungszone 20 km/h Breitenrainplatz Nordseite, zwischen Einmündung Stauffacherstrasse und Elisabethenstrasse Fahrtrichtung stadteinwärts

Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder Breitenrainplatz Nr. 42, bis Einmündung Elisabethenstrasse, gilt in beiden Richtungen»

B.

Dagegen erhob unter anderen der Lorraine Breitenrain Leist am 22. Mai 2018 Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland. Mit Entscheid vom 19. Dezember 2018 wies der Regierungsstatthalter die Beschwerde ab, soweit er darauf eintrat.

C.

Dagegen hat der Lorraine Breitenrain Leist am 11. Januar 2019 (Eingang: 16.1.2019) Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Er hat sinngemäss beantragt, es sei darauf zu verzichten, ein Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder ab dem Breitenrainplatz Nr. 42 bis zur Einmündung Elisabethenstrasse und eine Begegnungszone auf der Nordseite des Breitenrainplatzes zwischen der Einmündung Stauffacherstrasse und Elisabethenstrasse in Fahrtrichtung stadteinwärts zu signalisieren (vgl. vorne

Bst. A). Anstelle der geplanten Begegnungszone sei eine Tempo-30-Zone anzuordnen. Die Signalisationen oder Aufhebungen seien entsprechend anzupassen.

Die EG Bern beantragt mit Beschwerdeantwort vom 25. Februar 2019 die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Das RSA Bern-Mittelland hat am 11. Februar 2019 eine Vernehmlassung eingereicht, ohne einen förmlichen Antrag zu stellen.

Auf Aufforderung der Instruktionsrichterin hin reichte der Lorraine Breitenrain Leist am 13. März 2019 seine Statuten sowie eine Mitgliederliste ein und nahm zur Beschwerdeantwort der EG Bern Stellung.

Die Parteien hatten Gelegenheit, sich zu den beim AGR eingeholten Genehmigungsakten des Strassenplanverfahrens «Dr nöi Breitsch» zu äussern.

Erwägungen:

1.

1.1 Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig.

1.2 Näher zu prüfen ist die Beschwerdebefugnis des Beschwerdeführers.

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 Beschwerde), durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung des Entscheids hat (Bst. c; sog. materielle Beschwerde). Der Beschwerdeführer

ist mit seinen Anträgen im vorinstanzlichen Verfahren nicht durchgedrungen und damit formell beschwert. Materiell beschwert ist, wer durch den angefochtenen Verwaltungsakt stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten Beziehung zur Streitsache steht. Das geforderte 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 (BGE 139 II 279 E. 2.2 mit Hinweisen; BVR 2015 S. 534 E. 2.1, 2011 S. 259 E. 2.2, 2009 S. 180 E. 2.2). Das Verwaltungsgericht prüft die Beschwerdebefugnis als Prozessvoraussetzung von Amtes wegen (Art. 20a VRPG).

1.2.2 Der Beschwerdeführer ist als Verein im Sinn von Art. 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB; SR 210) organisiert. Nach der Rechtsprechung können partei- und prozessfähige Verbände in eigenem Namen Beschwerde führen, wenn eine Verfügung die Mehrzahl oder wenigstens eine grosse Anzahl der Verbandsmitglieder betrifft, diese selber Parteirechte ausüben könnten und der Verband überdies nach seinen Statuten zur Wahrung der betroffenen Interessen seiner Mitglieder befugt ist (sog. egoistische Verbandsbeschwerde; BGE 142 II 80 E. 1.4.2, 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. 2.3 mit weiteren Hinweisen; Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 79 N. 1 und 4 i.V.m. Art. 65 N. 15; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 227 ff.).

1.2.3 Gemäss den Angaben des Beschwerdeführers umfasst sein Tätigkeitsgebiet die Lorraine, das Wylergut und den unteren Breitenrain (Beschwerde Ziff. 2.1; Plan mit Hervorhebungen, act. 8A). Der Beschwerdeführer bezweckt die Wahrung der Interessen seiner Mitglieder in öffentlichen Angelegenheiten. Er legt besonderen Wert auf die Erhaltung der Lebensqualität, vorab in Fragen der Bauplanung, der Verkehrsplanung, der baulichen Gestaltung und der Nutzung, sowie auf die Verwirklichung der Anliegen der Baugesetzgebung (zum Ganzen Art. 2 der undatierten Statuten, act. 8A). Gemäss Statuten ist der Beschwerdeführer mithin befugt, die Interessen seiner Mitglieder in Bezug auf die hier umstrittenen Verkehrsmass-

nahmen als Fragen der Verkehrsplanung zu wahren (vgl. betreffend Anforderungen an Zweck BGer 1C_566/2017 vom 22.3.2018 E. 6). Auch besteht ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen Zweck und dem Gebiet, in dem die fraglichen Verkehrsbeschränkungen geplant sind (BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 nicht publ. E. 1.1).

1.2.4 Auf dem Gebiet der funktionellen Verkehrsbeschränkungen (vgl. hinten E. 3.1 und 4.2) ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung das schutzwürdige Interesse von Verkehrsteilnehmenden betroffen, wenn sie 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. Nach der Praxis des Verwaltungsgerichts kann angenommen werden, dass Personen, die in unmittelbarer Nähe der betroffenen Strasse wohnen oder gewerblich tätig sind, diese Strasse mit einer gewissen Regelmässigkeit 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). – Gemäss der vom Beschwerdeführer eingereichten Mitgliederliste wohnen nur einzelne Mitglieder in unmittelbarer Nähe des Breitenrainplatzes, wo die umstrittenen Verkehrsbeschränkungen geplant sind (vgl. act. 8A). Bei der vom Teilfahrverbot betroffenen Breitenrainstrasse handelt es sich aber um eine direkte und gleichzeitig die kürzeste Verbindung zwischen dem Lorrainequartier sowie dem unteren Breitenrain und dem Breitenrainplatz. Zwar gilt auf dem betroffenen Teilstück heute ein Einbahnregime, so dass der Abschnitt stadtauswärts nicht befahren werden kann. Es besteht aber die Möglichkeit, via einen vor dem Gebäude der Migros verlaufenden Verbindungsweg zwischen Breitenrain- und Moserstrasse auf den Breitenrainplatz einzubiegen (vgl. Gutachten Breitenrainplatz, Begegnungszone/Tempo-30-Zone vom 1.6.2015 [nachfolgend: Gutachten], act. 4B Ziff. 5). Es ist vorgesehen, diesen Verbindungsweg aufzuheben und durch einen Gehweg bzw. eine Grünfläche zu ersetzen (Plan Sanierung Gleisan-

lagen Breitenrain, Situation Markierung, Signalisation 1:200, Breitenrainplatz, act. 4B). Das umstrittene Teilfahrverbot für Motorfahrzeuge einerseits und die Aufhebung des Verbindungswegs andererseits werden die Verbindung zwischen Breitenrainstrasse und Breitenrainplatz somit in beide Richtungen trennen. Es erscheint plausibel, dass eine Vielzahl der mehrheitlich im Gebiet Lorraine wohnhaften Mitglieder des Beschwerdeführers diese direkten Verbindungen regelmässig befahren (vgl. betreffend Ortsdurchfahrt Münsingen BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 nicht publ. E. 1.1, 1C_121/2017 vom 18.7.2017 E. 1.1.2). Das Gleiche gilt für den Strassenabschnitt auf der nördlichen Seite des Breitenrainplatzes, auf dem die Begegnungszone geplant ist.

1.2.5 Damit ist davon auszugehen, dass eine grosse Anzahl der Vereinsmitglieder als Quartierbewohnerinnen und -bewohner von der umstrittenen Verkehrsmassnahme bzw. vom vorinstanzlichen Entscheid betroffen ist und selber Parteirechte ausüben könnte. Die Rechtsmittelbefugnis des Beschwerdeführers ist unter diesen Umständen zu bejahen und auf die im Übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist grundsätzlich einzutreten (vgl. aber E. 1.3 hiernach).

1.3 Ausserhalb des Streitgegenstands liegen allfällig geplante flankierende Massnahmen wegen Umfahrungs- und Mehrverkehrs auf anderen Quartierstrassen (vgl. Beschwerde Ziff. 3.2; Beschwerdeantwort, act. 5 Ziff. 3; Replik, act. 8 Ziff. 4.2). Das Gleiche gilt, soweit der Beschwerdeführer die rasche Genehmigung des Strassenplans und die Bewilligung der Gleissanierung beantragen sollte, indem er darauf hinweist, dass er lediglich die bauliche Umsetzung der Verkehrsmassnahmen in Form von Pfosten und Signalständern beanstandet (Replik, act. 8 Ziff. 5). Auf diese Punkte ist nicht weiter einzugehen.

1.4 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 zuständi-

gen 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.; BGer 1C_445/2018 vom 27.2.2019 E. 3.2; BVR 2015 S. 518 E. 4; Christoph J. Rohner, a.a.O., 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).

2.

Die umstrittenen Verkehrsmassnahmen sind Bestandteil des Gesamtprojekts «Dr nöi Breitsch», mit dem das Breitenrainquartier in sieben Teilprojekten vom Kursaal bis vor den Guisanplatz aufgewertet werden soll. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Bern haben am 14. Juni 2015 den Ausführungskredit für das Gesamtprojekt mit 65 % Ja-Anteil angenommen (Beschwerdeantwort, act. 5 Ziff. 1). Die Teilprojekte «Umgestaltung Breitenrainplatz» (TP 1), «Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain (2. Etappe)» (TP 3.2) sowie «Sanierung Rodtmattstrasse» (TP 4) sind Gegenstand des beim AGR hängigen kommunalen Strassenplanverfahrens «Dr nöi Breitsch» (vgl. vorne Bst. A). Die Teilprojekte 5-7 (Moserstrasse, Viktoriaplatz und Kornhausstrasse) waren Teil des Projekts «Tram Region Bern» und wurden nach dessen Ablehnung als eigenständiges eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren weitergeführt; dieses ist nach einem Rückweisungsentscheid des Bundesverwaltungsgerichts wieder beim Bundesamt für Verkehr (BAV) hängig (Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat vom 21.9.2016, einsehbar unter: <<https://ris.bern.ch/search.aspx>>, Geschäftsnummer 2011.GR.000309, Ziff. 2; vgl. BVGer A-7025/2017 vom 20.6.2019). Die Verkehrsmassnahmen wurden vom Strassenplanverfahren

abgekoppelt und nach der Zustimmung des TBA am 2. Mai 2018 noch einmal separat publiziert (Beschwerdeantwort, act. 4A pag. 83 Ziff. I; vgl. vorne Bst. A). Sie sind nun im Verfahren nach Strassenverkehrsrecht zu beurteilen (vgl. Art. 88 Abs. 2 Satz 2 BauG). Im Teilprojekt 1 ist vorgesehen, den Breitenrainplatz im Zuge des Gleisersatzes und diverser Werkleitarbeiten zu einem Quartiertreffpunkt umzugestalten und namentlich die Bedingungen für den Fussverkehr markant zu verbessern (vgl. hinten E. 3.4). Der Beschwerdeführer ist mit der Begegnungszone zwischen der Einmündung Stauffacherstrasse und Elisabethenstrasse und dem Teilfahrverbot auf einem Abschnitt der Breitenrainstrasse nicht einverstanden.

3.

Umstritten ist zunächst die auf der Nordseite des Breitenrainplatzes und dem anschliessenden Abschnitt der Breitenrainstrasse geplante Begegnungszone im Sinn von Art. 22b der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21; vgl. auch die Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen [SR 741.213.3]; vgl. vorne Bst. A).

3.1 Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01] i.V.m. Art. 4a Abs. 1 Bst. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Davon kann die zuständige Behörde für bestimmte Strassenstrecken gestützt auf ein Gutachten abweichen (Art. 32 Abs. 3 SVG). Innerorts sind auf Nebenstrassen namentlich Zonensignalisationen mit 30 km/h sowie 20 km/h grundsätzlich zulässig (Art. 2a Abs. 2 und 5 sowie Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV i.V.m. Art. 22a SSV [Tempo-30-Zonen] bzw. Art. 22b SSV [Begegnungszonen]). Dabei handelt es sich der Sache nach um sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 136 II 539 E. 1.1 und 2.2; BVR 2011 S. 357 [VGE 2010/361 vom 2.2.2011] nicht publ. E. 2; VGE 2016/346 vom 31.7.2017 E. 3.1; vgl. hinten E. 4.2). 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]). Der betroffene Strassenabschnitt ist keine Hauptstrasse im Sinn von Art. 57 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 109 Abs. 1 SSV und der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272), so dass sowohl eine Tempo-30-Zone als auch eine Begegnungszone grundsätzlich angeordnet werden dürfen. Da es sich um eine Gemeindestrasse handelt (vgl. Geoportal des Kantons Bern, Karte «Übergeordnetes Strassennetz», einsehbar unter: <www.map.apps.be.ch/pub>), ist die Gemeinde dafür zuständig. Die für Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderliche Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts liegt vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. d SV; Verfügung vom 19.4.2018, act. 4A pag. 111; vgl. vorne Bst. A).

3.2 Die von der Gemeinde geplante Begegnungszone stützt sich auf Art. 108 Abs. 2 Bst. b und c SSV. Danach ist ein Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zulässig, wenn bestimmte Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b) oder wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c). Bevor die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden darf, ist durch ein Gutachten zu klären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Eines besonderen Schutzes bedürfen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer, die durch den Verkehr stark gefährdet werden und bestimmte Strassenabschnitte regelmässig benutzen müssen (namentlich Betagte und Kinder). Vorausgesetzt ist eine besonders schwere Gefährdung der betroffenen Verkehrsteilnehmenden (BVR 2010 S. 78 E. 4.4; VGE 2016/346 vom 31.7.2017 E. 6.2). Eine grosse Verkehrsbelastung, bei der mit einer Geschwindigkeitsreduktion ein flüssiger Verkehrsablauf erreicht werden kann, hat das Verwaltungsgericht bei einem durchschnittlichen Verkehr von rund 17'000 Fahrten pro Tag bejaht (VGE 2009/206 vom 24.11.2009 E. 4.3.1 [bestätigt durch BGE 136 II 539 E. 3.3]), dagegen bei 3'000 bzw. 4'500 Fahrten pro Tag verneint (VGE 2010/196/197 vom 23.2.2012 E. 4.4.5).

3.3 Der Regierungsstatthalter hat ausgeführt, mit der geplanten Begegnungszone wolle die Gemeinde die Verkehrssicherheit erhöhen, eine funktionierendes Nebeneinanderbestehen (sog. Koexistenz) der verschiedenen Verkehrsgruppen anstreben und direkte Fusswegverbindungen mit Fussgängervortritt herstellen. Darin lägen zulässige Gründe für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im Sinn von Art. 108 Abs. 2 SSV. Die Verkehrsmassnahme sei zudem geeignet, erforderlich und zumutbar (angefochtener Entscheid S. 17 E. 4.7 ff.). Gemäss Gemeinde handelt es sich bei der geplanten Verkehrsmassnahme um eine verbindliche politische Vorgabe, mit der insbesondere die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verbessert werden soll (Beschwerdeantworten, act. 4A pag. 83 f. Ziff. III.1 und act. 5 Ziff. 2). Der Beschwerdeführer wäre mit der Einführung einer auf dem gesamten Breitenrainplatz geltenden Tempo-30-Zone grundsätzlich einverstanden. Eine einheitliche Vortrittsberechtigung führe zu einer optimalen Verkehrssicherheit. Eine Begegnungszone innerhalb der Tempo-30-Zone sei dagegen wegen der schon heute tiefen Geschwindigkeiten, der vorgesehenen Vergrösserung der Fussgängerflächen und des Mischverkehrs weder sinnvoll noch verhältnismässig. Das Gutachten vermische die Eignung der Tempo-30-Zone und der Begegnungszone und halte nicht konkret fest, inwiefern die Begegnungszone nötig, zweck- und verhältnismässig sei (Beschwerde Ziff. 3.3).

3.4 Gemäss den Feststellungen im Gutachten weist die von der Begegnungszone betroffene Teilstrecke auf dem Breitenrainplatz einen durchschnittlichen Verkehr von rund 6'000 Fahrzeugen pro Tag auf, davon biegt nur ein nicht genau bekannter Teil in den zusätzlich vom Teilfahrverbot betroffenen Abschnitt der Breitenrainstrasse ein. Insgesamt verkehrten über den Breitenrainplatz täglich bis 14'000 Motorfahrzeuge und zusätzlich rund 3'000 bis 4'000 Fahrradfahrende, 5 Tram- und Buslinien mit mehr als 500 Kursen und 9'000 Ein- und Aussteigenden sowie eine hohe Zahl von Fussgängerinnen und Fussgängern (Gutachten Ziff. 5). Das heutige Verkehrsregime auf dem Breitenrainplatz richte sich vor allem nach den Bedürfnissen des Motorfahrzeug- und Tramverkehrs aus. Die Wunschlinien des Fussverkehrs könnten nur teilweise berücksichtigt werden. Entsprechend sei der Platz vom motorisierten Verkehr geprägt und die Aufent-

haltsqualität gering (Gutachten Ziff. 5.1 f.). Im Zuge des Gleisersatzes solle der Breitenrainplatz umgestaltet und zum Quartierplatz aufgewertet werden. Eine grosse Aufwertung werde der westliche Platzbereich vor dem Gebäude der Migros erfahren, der als autofreie Zone geplant sei. Der Platz werde neu als Quartiertreffpunkt dienen und Raum für multifunktionale Nutzungen sowie den Markt bieten, der künftig hier stattfinden solle. Mit zusätzlichen Bäumen, einem neuen Brunnen und Sitzbänken werde die Aufenthaltsqualität gesteigert. Die vorgesehene tiefere Geschwindigkeit bewirke eine bessere Anhaltebereitschaft und Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmenden (Gutachten Ziff. 6.1 f.). Fussgängerinnen und Fussgänger profitierten von direkteren Wegbeziehungen als bisher. Die Begegnungszone, die sich vom Vorplatz der Migros über die Breitenrainstrasse bis vor die Stauffacherstrasse erstrecke, ermögliche das flächige Queren der Strasse von und zur Traminsel und regle den Vortritt der Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Eintritt in die Begegnungszone könne für Autofahrende visuell klar vermittelt werden. Aufgrund der Lage des Eintritts in die Begegnungszone sei auch die Einhaltung der Geschwindigkeitslimite von 20 km/h in hohem Masse gewährleistet (Gutachten Ziff. 6.2.1). Für den Veloverkehr ergäben sich ebenfalls Vorteile (dazu Gutachten Ziff. 6.2.2). Die temporeduzierten Verkehrsregimes führten in Verbindung mit der neuen Platzgestaltung zu einem selbstverständlichen Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die einspurige Verkehrsführung auf dem Platz bei einer maximalen Verkehrsbelastung von ca. 6'000 Fahrzeugen pro Tag bilde zusammen mit den vielfältigen Quermöglichkeiten der Fussgängerinnen und Fussgänger (keine Konzentration auf eine einzelne Querungsstelle) Gewähr, dass der Verkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau stetig und flüssig ablaufe (Gutachten Ziff. 6.2.3; vgl. auch den Technischen Bericht, Teilprojekt TP 1, S. 9 Ziff. 3.1, einsehbar unter: <www.drnoei-breitsch.ch/downloads> sowie die Botschaft des Stadtrats zur Gemeindeabstimmung vom 15. Juni 2015, act. 4C Beilage 4 S. 48).

3.5 Der Beschwerdeführer bestreitet nicht grundsätzlich die Richtigkeit des Gutachtens (vgl. Beschwerde Ziff. 3.3). Dieses stammt ursprünglich vom Dezember 2012 und befasste sich in einer ersten Version mit der damals geplanten Einführung einer Tempo-30-Zone auf dem ganzen Breiten-

rainplatz. Es wurde im Juni 2015 mit ausreichenden Informationen zur neu geplanten Begegnungszone ergänzt (vgl. Gutachten S. 2). Soweit der Beschwerdeführer mutmasst, dem TBA könnte die «Problematik der vermischten Tempozonen im öV-Bereich» nicht bewusst gewesen sein, und auf den Fachbericht des TBA vom 23. Juli 2014 verweist, kann ihm deshalb nicht gefolgt werden. Die Akten enthalten alle erforderlichen Informationen, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt und die Massnahme im Hinblick auf das betreffende Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (BGE 139 II 145 E. 4.3, 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20.3.2018 E. 5.2). Eine Stellungnahme der zuständigen Stelle des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verspricht keine zusätzlichen entscheiderelevanten Erkenntnisse; der Beweisantrag wird abgewiesen (vgl. Replik, act. 8 Ziff. 4.3 a.E.).

3.6

3.6.1 Beim Breitenrainplatz handelt es sich um einen Verkehrsknotenpunkt mit entsprechend grosser Verkehrsbelastung. Das heutige Verkehrsregime ist vorwiegend auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs ausgerichtet (vgl. vorne E. 3.4). Die Gemeinde will den Platz zu einem Quartiertreffpunkt mit vielfältiger Nutzung aufwerten und plant zu diesem Zweck, den motorfahrzeugfreien Raum erheblich zu vergrössern und den ganzen Platz für den Aufenthalt attraktiv zu gestalten. Es leuchtet ohne weiteres ein, dass damit namentlich der Schutz von Fussgängerinnen und Fussgänger erheblich an Bedeutung gewinnt. Folgerichtig will die Gemeinde die Verkehrsbeziehungen neu ordnen mit dem Ziel einer funktionierenden Koexistenz aller Verkehrsgruppen. Auf der Südseite des Platzes, wo das Tram verkehrt, ist nebst zahlreichen baulichen und gestalterischen Massnahmen eine Tempo-30-Zone vorgesehen, auf der Nordseite die hier umstrittene Begegnungszone. Letztere gewährleistet mit der sehr geringen Höchstgeschwindigkeit und dem Fussgängervortritt, dass Fussgängerinnen und Fussgänger möglichst direkt d.h. überall und sicher auf und über den Platz gelangen. Auf der Südseite lässt der Tramverkehr eine gleich weitgehende Massnahme nicht zu, weshalb die Gemeinde sich hier auf eine Tempo-30-Zone beschränkt. Der motorfahrzeugfreie Bereich inklusive dem mit einem Teilfahrverbot belegten Abschnitt der Breitenrainstrasse befindet

sich auf der Nordseite des Platzes, wo folgerichtig privilegierte Fussverbindungen am nötigsten sind und den besten Schutz gewährleisten. Dass der Breitenrainplatz aufgrund des Mischverkehrs bereits heute mit verhältnismässig tiefen Geschwindigkeiten befahren wird (vgl. Gutachten Ziff. 5.6), ändert nichts daran, dass eine weitere Temporeduktion, verbunden mit der neuen Vortrittsregelung, das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und die gegenseitige Rücksichtnahme verbessern werden. Damit dient die geplante Begegnungszone nicht nur der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, sondern auch dazu, dass der verbleibende motorisierte Verkehr verstetigt und verflüssigt werden kann. Die Voraussetzungen für das Abweichen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 2 Bst. b und c SSV sind damit erfüllt. Das bedeutet gleichzeitig, dass die Begegnungszone nötig ist (Art. 108 Abs. 4 i.V.m. Abs. 2 SSV). Mit einer Tempo-30-Zone ohne Vortrittsberechtigung der Fussgängerinnen und Fussgänger könnte nicht die gleiche Wirkung erzielt werden.

3.6.2 Die Gemeinde bezweckt mit der Einführung der Begegnungszone eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ein verbessertes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsgruppen soll auch dazu beitragen, die Attraktivität des Strassenraums zu steigern, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und letztlich die Lebens- und Wohnqualität im Quartier zu verbessern. Die umstrittene Begegnungszone ist zum Erreichen dieser Ziele geeignet. Gemäss Gutachten ist aufgrund der Lage des Eintritts in die Begegnungszone gewährleistet, dass die Geschwindigkeit eingehalten wird (vgl. vorne E. 3.4). Die unterschiedliche Vortrittsregelung auf dem Breitenrainplatz wird für die Fahrzeugführerinnen und -führer gut erkennbar sein und sollte zu keinen Missverständnissen führen. Gemäss dem planerischen Konzept wird die Begegnungszone nur die Nordseite des Platzes betreffen, die nicht vom Tram beansprucht wird. Dort trägt sie zu einer verbesserten Verkehrssicherheit namentlich des Fussverkehrs bei und dazu, dass die vergrösserte motorfahrzeugfreie Fläche für Quartieraktivitäten an Attraktivität gewinnt. Aufgrund der vorgesehenen geringen Strassenbreite und des Vortritts der Fussgängerinnen und Fussgänger werden diese die Strasse rasch und sicher überqueren können, so dass auch der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet sein sollte. Die Begegnungszone

ist deshalb sowohl geeignet als auch erforderlich (vgl. E. 3.6.1 hiavor), um im geplanten neuen Quartierzentrum Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu entschärfen und das Nebeneinander zwischen ihnen zu verbessern.

3.6.3 Schliesslich ist die umstrittene Massnahme den Mitgliedern des Beschwerdeführers auch zumutbar. Die grossmehrheitlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit liegt schon heute deutlich unter den erlaubten 50 km/h, und die geplante Begegnungszone ist sehr kurz; es droht bloss ein minimaler Zeitverlust.

3.7 Dass die Begegnungszone im ursprünglichen Projekt zur Gestaltung des Breitenrainplatzes mit dem Namen «Amélie» nicht vorgesehen war, ist unerheblich. In der Vorprojektierung hat der Gemeinderat im Auftrag des Stadtrats zunächst geprüft, ob auf dem gesamten Breitenrainplatz eine Begegnungszone möglich ist, und aus verschiedenen Gründen (Problematik Fussgängerstreifen, Tramverkehr) darauf verzichtet (vgl. Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat vom 22.6.2011 [nachfolgend: Vortrag 22.6.2011], einsehbar unter: <<https://ris.bern.ch/search.aspx>>, Geschäftsnummer 2007.SR.000083, Ziff. 3.2). Im Mitwirkungsverfahren zum Strassenplan wurde die Einführung einer Begegnungszone dann in diversen Eingaben gefordert. Das Anliegen wurde deshalb erneut geprüft und im Sinn eines Kompromisses wegen des Tramverkehrs letztlich eine Begegnungszone vorgesehen, die sich auf die nördliche Seite des Breitenrainplatzes beschränkt, einschliesslich des mit dem Fahrverbot für Motorfahrzeuge belegten Abschnitts der Breitenrainstrasse (Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat vom 28.1.2015 [nachfolgend Vortrag 28.1.2015], einsehbar unter: <<https://ris.bern.ch/search.aspx>>, Geschäftsnummer 2011.GR.000309, Ziff. 5.1; Mitwirkungsbericht, Teilprojekte Breitenrainplatz [TP 1], Rodtmattstrasse [TP 4] und Abwasserkanäle Breitenrain [TP 3] vom Juli 2014 mit Änderung vom 18.12.2014, einsehbar unter: <www.drnoeibreitsch.ch/downloads>, Ziff. 6.1.2). 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. 1.4). Wie weit sie dabei auf die verschiedenen Ansichten in der Bevölkerung Rücksicht nehmen, ist in erster Linie eine politische Frage (BVR 2004 S. 363 E. 4.3). Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben den Ausführungskredit für die Sanierung der Gleisanlagen beschlossen und den Massnahmen damit indirekt zugestimmt (vgl. vorne E. 2). Die konkrete Umsetzung dieser politischen Vorgabe hat sich – wie ausgeführt – als zulässig erwiesen (vgl. BVR 2011 S. 357 E. 3.5 a.E., 2008 S. 360 [VGE 23085 vom 3.3.2008] nicht publ. E. 2.2).

4.

Umstritten ist weiter das geplante Teilfahrverbot für den motorisierten Verkehr auf einem Abschnitt der Breitenrainstrasse (vgl. vorne Bst. A).

4.1 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 SVG). Die Gemeinde ist zum Erlass des Teilfahrverbots auf der Breitenrainstrasse zuständig (Art. 66 Abs. 2 SG und Art. 44 Abs. 1 Bst. a SV; vgl. vorne E. 3.1). Zudem liegt die für Fahrverbote erforderliche Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. b SV; Verfügung vom 19.4.2018, act. 4A pag. 111; vgl. vorne Bst. A).

4.2 Mit dem umstrittenen Teilfahrverbot wird ein Abschnitt der Breitenrainstrasse für den motorisierten Verkehr in beiden Fahrrichtungen gesperrt (vgl. vorne E. 1.2.4). Weil der Fahrrad- und Fussgängerverkehr weiterhin zulässig ist, wird der Verkehr nicht im Sinn von Art. 3 Abs. 3 SVG vollständig untersagt. Es handelt sich – wie der Regierungsstatthalter zutreffend ausgeführt hat (angefochtener Entscheid S. 11 E. 3.1) – ebenfalls um eine funktionelle Verkehrsanordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (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.; vgl. vorne E. 3.1). Solche Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen wer-

den, 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 der Bundesverfassung [BV; SR 101] und Art. 107 Abs. 5 SSV; 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.).

4.3 Der Regierungsstatthalter bejahte das öffentliche Interesse vor allem mit Blick auf das geplante Verkehrskonzept auf dem Breitenrainplatz. Zudem seien für die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fahrradfahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger) Verbesserungen in der Verkehrsführung und Regelung des Verkehrs notwendig. Die Abstimmungen im Stadtrat und die Volksabstimmung vom 14. Juni 2015 hätten gezeigt, dass das angedachte Verkehrskonzept im öffentlichen Interesse liege. Ausserdem handle es sich um einen politischen Auftrag, die mangelnde Aufenthaltsqualität zu verbessern (zum Ganzen angefochtener Entscheid S. 12 E. 3.4). Die Gemeinde verweist ebenfalls auf die Beschlüsse des Stadtrats und das Ergebnis der Volksabstimmung vom 14. Juni 2015 (Beschwerdeantwort, act. 5 Ziff. 2). Der Beschwerdeführer spricht dem geplanten Vorhaben das öffentliche Interesse mit Blick auf die Vorgeschichte des Projekts ab (Beschwerde Ziff. 3.1).

4.4 Die Gemeinde verfolgt mit dem Teilfahrverbot vorab verkehrslenkende Ziele, indem sie den Breitenrainplatz mit dieser Massnahme von einem Teil des Durchgangsverkehrs entlasten will; dieser soll auf die

Hauptverkehrsachsen verlagert werden. Denn wie bereits im Teilverkehrsplan für den motorisierten Individualverkehr des Stadtteils V, Breitenrain/Lorraine, vom Oktober 2013 (einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Strategien und Projekte/Strategien und Konzepte/Teilverkehrspläne», im Folgenden Teilverkehrsplan MIV) festgestellt wurde, ist die Breitenrainstrasse aufgrund ihres geraden Verlaufs in der Verlängerung der Rodtmattstrasse bis in die Lorraine ohne Lenkungs-massnahmen grundsätzlich einem Druck durch quartierfremden Verkehr ausgesetzt, der unerwünscht ist und über das Basisstrassennetz gelenkt werden soll (Teilverkehrsplan MIV, S. 33). Obwohl die Einführung des Linksabbiegeverbots in den Nordring (2003) und von Tempo 30 auf der Breitenrainstrasse (2007) zu einem Verkehrsrückgang geführt hatten, nannte schon der Teilverkehrsplan MIV namentlich Ein- und Durchfahrts-widerstände auf der Achse Rodtmattstrasse-Breitenrainstrasse als weitere Massnahmen, um den Durchgangsverkehr Richtung Innenstadt auf das Basisnetz zu lenken (Teilverkehrsplan MIV, S. 33). Das nun vorgesehene Teilfahrverbot entspricht dieser Zielsetzung. Es dient auch der Verkehrsberuhigung und damit der Verkehrssicherheit sowie der angestrebten Aufenthaltsqualität auf dem Breitenrainplatz. Mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse und die Bedeutung der Massnahme für das Gesamtprojekt «Dr nöi Breitsch» (vgl. vorne E. 3.4) besteht ohne weiteres ein öffentliches Interesse an den mit dem umstrittenen Teilfahrverbot verfolgten Zielsetzungen (Art. 3 Abs. 4 SVG; 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. 38; Eva Maria Belser, a.a.O., Art. 3 SVG N. 61). Was der Beschwerdeführer dagegen vorbringt, vermag nicht zu überzeugen: Dass die Massnahme im ursprünglichen Projekt «Amélie» nicht vorgesehen war, kann nicht massgebend sein (vgl. vorne E. 3.7).

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

4.5.1 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 ange-

strebten 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). – Der Beschwerdeführer spricht der Verkehrsmassnahme hauptsächlich die Eignung ab. Das Abkoppeln der Breitenrainstrasse bewirke keinen Mehrwert für die Verkehrssicherheit im ovalen Kreisel auf dem Breitenrainplatz. Es entstehe gar Mehrverkehr, weil der Verkehr in Richtung Quartierzellen unterer Breitenrain und Lorraine nicht mehr über die Breitenrainstrasse abbiegen könne, sondern nunmehr den ganzen Platz weiter via Moserstrasse befahren müsse. Der Verkehrsfluss werde nicht verbessert und ohne wirklichen Mehrwert ergebe sich ein erheblicher Minderwert für die Verkehrssicherheit auf der Moserstrasse und Spitalackerstrasse (Beschwerde Ziff. 3.2).

4.5.2 Das Teilfahrverbot auf der Breitenrainstrasse bewirkt, dass der motorisierte Verkehr nicht mehr direkt vom Breitenrainplatz via Breitenrainstrasse und Lorraine in die Stadt gelangen kann. Das Gleiche gilt in umgekehrter Richtung, zumal die Verbindung zwischen Breitenrain- und Moserstrasse vor dem Gebäude der Migros zugunsten eines Gehwegs und einer Grünfläche aufgehoben werden soll. Der Durchgangsverkehr wird sich deshalb und wegen der vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen vermehrt auf den Nordring sowie die Viktoriastrasse und damit auf das Basisnetz konzentrieren (vgl. Gutachten Ziff. 5.5 Abb. 11 zum Basisnetz/Übergangnetz). Der Zugang zum Breitenrainplatz über die Rodtmatt- und Moserstrasse und damit zum Übergangnetz besteht aber nach wie vor und die Bedürfnisse des Quellverkehrs sind weiterhin befriedigt. Die Quartierbewohnerinnen und -bewohner können mit kleinen Umwegen zum gewünschten Ziel gelangen. Das Teilfahrverbot ist nicht zuletzt in Kombination mit der Tempo-Reduktion geeignet, den Durchgangsverkehr wenigstens teilweise auf die Achsen Viktoriastrasse/Papiermühlestrasse oder Nordring/Standstrasse/Winkelriedstrasse zu lenken und nicht bloss innerhalb der Quartierzelle des unteren Breitenrains zu verlagern. Der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr in dieser Quartierzelle ist dabei weiterhin gewährleistet. Weshalb es sich anders verhalten sollte, vermag der Beschwerdeführer nicht aufzuzeigen. Dass der Gemeinderat im Vortrag an den Stadtrat vom 22. Juni 2011 noch festhielt, der Zusatznutzen für die Begegnungs-

zone eingangs Breitenrainstrasse mit der Unterbrechung der Verbindung Breitenrainplatz-Breitenrainstrasse für den motorisierten Verkehr in beiden Richtungen falle klein aus im Vergleich zu den Nachteilen einer Unterbrechung (Erschliessung Quartierzelle Breitenrain; Mehrbelastung der Allmendstrasse und der Spitalackerstrasse; Vortrag 22.6.2011, a.a.O., Ziff. 3.1), führt zu keinem anderen Ergebnis, zumal die Gemeinde sich schon damals einen Zusatznutzen versprach und sie später auf ihre ursprüngliche Beurteilung zurückgekommen ist. Sollten sich die Befürchtungen des Beschwerdeführers aber wider Erwarten bewahrheiten, 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). Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die geschilderte Ausgangslage ist in rechtsgenügender Weise dargetan, dass die umstrittene Verkehrsmassnahme zur Erreichung der verfolgten Ziele geeignet ist.

4.5.3 Andere weniger weitgehende Massnahmen, die gleich tauglich wären, sind nicht ersichtlich und werden vom Beschwerdeführer vor Verwaltungsgericht auch nicht mehr zur Diskussion gestellt. Der Regierungsrat hat zu Recht festgehalten, dass eine Begegnungszone ohne das Teilfahrverbot nicht die gleiche Wirkung entfalten würde, weil der Verkehr zwar verlangsamt aber nicht in gleichem Ausmass verlagert würde (vgl. angefochtener Entscheid S. 13 E. 3.6; vgl. betreffend Fahrverbot mit Zubringerdienst und punktuellen Begegnungszonen auch BVR 2008 S. 360 E. 4.4.3).

4.5.4 Die von der Verkehrsmassnahme betroffenen Mitglieder des Beschwerdeführers verfügen sodann trotz des umstrittenen Teilfahrverbots über hinreichende Möglichkeiten, um mit ihren Fahrzeugen über andere Strassen zu ihren Liegenschaften zu gelangen; dies gegebenenfalls unter Inkaufnahme eines kurzen und damit zumutbaren Umwegs. Anderes ist weder behauptet noch ersichtlich. Vor diesem Hintergrund ist das Teilfahrverbot den Mitgliedern des Beschwerdeführers auch zuzumuten.

4.6 Die Vorinstanz hat somit zu Recht erkannt, dass das Teilfahrverbot auf der Breitenrainstrasse im öffentlichen Interesse liegt und verhältnismässig ist.

5.

5.1 Nach dem Gesagten erweisen sich die umstrittenen Verkehrsmassnahmen als rechtmässig und hält der angefochtene Entscheid der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde ist damit unbegründet und abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

5.2 Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Ersatzfähige Parteikosten sind nicht angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'000.--, werden dem Beschwerdeführer auferlegt.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
 - dem Beschwerdeführer
 - 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 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.