

**Verwaltungsgericht des Kantons Bern**  
Verwaltungsrechtliche Abteilung

**Urteil vom 8. September 2021**

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident  
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichterin Steinmann  
Gerichtsschreiberin Nuspliger

1. **A.** \_\_\_\_\_
2. **B.** \_\_\_\_\_
3. **C.** \_\_\_\_\_
4. **D.** \_\_\_\_\_

alle vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdeführende

gegen

**Einwohnergemeinde Bern**

Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bundesgasse 38, 3001 Bern

Beschwerdegegnerin

und

**Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland**

Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend Verkehrsbeschränkung; Tempo-30-Zonen Elfenstrasse und  
Brunnadernstrasse (Entscheid des Regierungsstatthalteramts Bern-  
Mittelland vom 28. Januar 2020; vbv 11/2019)



## **Sachverhalt:**

### **A.**

Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern (TVS) publizierte am 16. Januar 2019 bzw. am 20. März 2019 mit berichtigtem Strassennamen im Anzeiger für die Region Bern folgende Verkehrsbeschränkungsverfügung, welcher das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) am 14. Dezember 2018 zugestimmt hatte:

«Zonensignalisation  
Höchstgeschwindigkeit 30 km/h  
Elfenstrasse, von der Thunstrasse bis zur Brunnadernstrasse, in beiden Fahrrichtungen  
  
Zonensignalisation  
Höchstgeschwindigkeit 30 km/h  
Brunnadernstrasse, zwischen der Wernerstrasse und der Egghölzlistrasse, in beiden Fahrrichtungen»

### **B.**

Dagegen erhoben unter anderen der A.\_\_\_\_\_, B.\_\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_\_ sowie D.\_\_\_\_\_ am 14. Februar 2019 gemeinsam Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland. Mit Entscheid vom 28. Januar 2020 trat der Regierungsstatthalter auf die Beschwerde nicht ein.

### **C.**

Dagegen haben der A.\_\_\_\_\_, B.\_\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_\_ sowie D.\_\_\_\_\_ am 27. Februar 2020 gemeinsam Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragen, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben. Ferner sei die am 16. Januar 2019 publizierte Verkehrsbeschränkungsverfügung betreffend die Tempo-30-Zone auf der Elfen- und Brunnadernstrasse aufzuheben. Das Verfahren sei einzustellen bis zu einem rechtskräftigen Entscheid im Beschwerdeverfahren 100.2020.65 betreffend Reduktion der zulässigen

Höchstgeschwindigkeit auf der Dalmazibrücke sowie der Aar-, Marzili- und Sulgeneckstrasse.

Die Einwohnergemeinde (EG) Bern beantragt mit Beschwerdeantwort vom 27. März 2020, die Beschwerde und der Sistierungsantrag seien abzuweisen. Das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland hat am 23. März 2020 mitgeteilt, es verzichte auf eine förmliche Vernehmlassung.

Mit Zwischenverfügung vom 20. April 2020 hat die Instruktionsrichterin den Antrag auf Sistierung des Verfahrens abgewiesen. Mit Replik vom 26. Juni 2020 und Duplik vom 10. Juli 2020 haben die Parteien an ihren Anträgen in der Sache festgehalten.

## **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. Der Regierungsstatthalter ist im vorinstanzlichen Verfahren mangels Beschwerdebefugnis auf die Beschwerde nicht eingetreten. Im Streit um die eigene Verfahrenslegitimation ist zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt, wer Verfahrensrechte ausüben will (Art. 79 Abs. 1 VRPG; BVR 2011 S. 498 [VGE 2010/495 vom 19.5.2011] nicht publ. E. 1.1; Michael Pflüger, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 23). Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

**1.2** Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Prozessentscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG).

## 2.

Umstritten und zu prüfen ist, ob die Vorinstanz die Beschwerdebefugnis der Beschwerdeführenden zu Recht verneint hat.

**2.1** Gemäss Art. 65 Abs. 1 VRPG ist zur Beschwerde befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a; sog. formelle Beschwer), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c; sog. materielle Beschwer). Art. 65 VRPG hat den gleichen Wortlaut wie die Regelung der Beschwerdebefugnis für die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht (Art. 89 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110]) und für das Beschwerdeverfahren vor anderen Bundesbehörden (Art. 48 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren [Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVG; SR 172.021]). Zur Auslegung des allgemeinen kantonalen Beschwerderechts zieht das Verwaltungsgericht deshalb nach ständiger Praxis die entsprechenden Bundesnormen samt Rechtsprechung heran (BVR 2017 S. 418 E. 2.4 mit Hinweisen). Art. 111 Abs. 1 BGG (Grundsatz der Einheit des Verfahrens) verpflichtet den Kanton ohnehin, in all jenen Streitigkeiten, die letztinstanzlich der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten unterliegen, die Legitimation mindestens im Umfang von Art. 89 BGG zu gewähren (BVR 2008 S. 396 E. 2.2). Art. 89 BGG ist damit nicht nur Richtschnur für die Auslegung, sondern auch Minimalgarantie. Die Beschwerdelegitimation darf höchstens grosszügiger gehandhabt werden (BGE 144 I 43 E. 2.1 [Pra 107/2018 Nr. 92], 138 II 162 E. 2.1.1 [Pra 101/2012 Nr. 108], 136 II 281 E. 2.1, 135 II 145 E. 5 [Pra 98/2009 Nr. 108]; Michael Pflüger, a.a.O., Art. 65 N. 6). – Angefochten ist eine Allgemeinverfügung, die ohne Beteiligung der Beschwerdeführenden erging; bei Verkehrsanordnungen wie den hier umstrittenen können sich Betroffene erst im Rechtsmittelverfahren äussern, weshalb vom Erfordernis der formellen Beschwer abzusehen ist (vgl. Art. 107 Abs. 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]; Michel Daum, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 21 N. 17 mit

Hinweisen). Zu prüfen ist hingegen, ob die Beschwerdeführenden materiell beschwert sind.

**2.2** Ob die Beschwerdebefugnis gegeben ist, hat die Behörde von Amtes wegen zu prüfen (Art. 20a VRPG). Die massgebenden Sachumstände hierfür erhellt sie im Rahmen ihrer Untersuchungspflicht (Art. 18 VRPG). Wenn nötig ist damit (auch) für die Eintretensfrage ein Beweisverfahren durchzuführen. Dabei trifft die rechtsuchende Person jedoch eine Mitwirkungspflicht und Substanziierungslast. Nähere Darlegungen können insbesondere zur Begründung des Rechtsschutzinteresses angezeigt sein. Das besondere Berührtsein bzw. das unmittelbare Betroffensein muss aufgrund der Würdigung aller rechtlich erheblichen Sachverhaltselemente glaubhaft erscheinen (Michael Pflüger, a.a.O., Art. 65 N. 3; Michel Daum, a.a.O., Art. 20a N. 38 f., Art. 20 N. 3; vgl. zur Gesamtwürdigung im Einzelfall bei Verkehrsanordnungen auch Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 208).

**2.3** Die Vorinstanz hat erwogen, nach der Praxis der Verwaltungsgerichte Bern, Zürich und Luzern begründe ein geringfügiger Zeitgewinn noch kein schützenswertes Interesse an der Aufhebung oder Änderung von Verkehrsmassnahmen. Auch das Bundesgericht erachte regelmässige Benützerinnen und Benutzer eines von einem Strassenprojekt betroffenen Strassenabschnitts nur dann als beschwerdebefugt, wenn glaubhaft scheine, dass das Projekt für sie unter Würdigung der gesamten Umstände Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge habe. Die Beschwerdeführenden legten nicht genügend dar, dass sie die Strassen regelmässig befahren würden (Angabe von Zweck und Häufigkeit fehlten). Selbst wenn man die Regelmässigkeit bejahen würde, wäre ihr Zeitverlust von ungefähr 15 Sekunden (kürzeste Teilstrecke von 300 m) bzw. 48 Sekunden (ganze Strecke von rund 1,1 km) aber gering, weshalb sie nicht über ein schutzwürdiges Interesse an einer Anfechtung verfügten (angefochtener Entscheid E. 2.3 und 3-5 S. 4 ff.). Die Gemeinde teilt die Auffassung der Vorinstanz (vgl. Beschwerdeantwort act. 4 [nachfolgend: BA] S. 4 ff.). Nach Ansicht der Beschwerdeführenden verlangt die Vorinstanz für das Beschwerderecht hingegen mehr als nach bundesgerichtlicher Praxis zulässig ist, was die Rechtsweggarantie nach Art 29a der Bundesverfassung (BV; SR 101) verletze.

Nach richtigem Verständnis seien sie als direkte Anwohner der Strasse bzw. als Quartieranwohner und Pendler zur Beschwerde legitimiert. Sie hätten ausführlich dargelegt, dass sie die Strasse regelmässig benutzen. Ihr Nachteil bestehe in den Verzögerungen und Behinderungen aufgrund der ebenfalls vorgesehenen baulichen Umgestaltung der Strasse. Die Vorinstanz setze mit den verlangten Nachweisen die Schwelle für die Beschwerdebefugnis deutlich zu hoch an; diese sei im Zweifelsfall zu bejahen. Im Übrigen hätten sie ihre Mitwirkungs- und Begründungspflicht bei weitem erfüllt (Beschwerde Rz. 34 ff.).

**2.4** Auf dem Gebiet der funktionellen Verkehrsbeschränkungen (vgl. hinten E. 3.1) ist gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung die Beschwerdebefugnis zu bejahen, wenn Verkehrsteilnehmende die mit der Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger 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. Einen Nachteil in Form eines bestimmten Zeitverlusts setzt das Bundesgericht darüber hinaus nicht voraus (BGE 139 II 145 [BGer 1C\_160/2012 vom 10.12.2012] nicht publ. E. 1.2, 136 II 539 E. 1.1, beide zur egoistischen Verbandsbeschwerde; BGer 1C\_110/2020 vom 26.11.2020 E. 1 [betreffend VGE 2019/37 vom 22.1.2020], 1C\_186/2019 vom 19.12.2019 E. 1.1, 1C\_618/2018 vom 20.5.2019 E. 1, 1C\_117/2017 und 1C\_118/2017 vom 20.3.2018 E. 2.1, 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. 1.1.1, vorwiegend Tempo-30-Zonen betreffend). In einem älteren Urteil stellte es das schützenswerte Interesse zwar in Frage, weil eine Alternativroute ohne Verkehrsbeschränkungen zur Verfügung stand und sich der praktische Nutzen auf einen Zeitgewinn von ca. 23 Sekunden beschränkte; es liess die Frage letztlich aber offen, weil die Beschwerdeführer das regelmässige Befahren im Verfahren vor dem kantonalen Gericht nicht genügend dargetan hatten (BGer 1A.73/2004 vom 6.7.2004 E. 2.2 f. und 4). In einem anderen Urteil liess das Bundesgericht ebenfalls offen, ob es für die Beschwerdebefugnis genügt, wenn die Strasse mehr oder weniger regelmässig benützt werde, oder ob im Sinn einer Verschärfung der Praxis des (früher zuständi-

gen) Bundesrats verlangt werden müsse, dass die Beschwerdeführenden auf das Befahren des betreffenden Strassenabschnitts angewiesen seien. Eine solche Differenzierung möge eine Rolle spielen, wenn sich eine Person in ihrer Eigenschaft als einfache Strassenbenützerin oder einfacher Strassenbenützer zur Wehr setze. Anders lägen die Dinge, wenn jemand in seiner Stellung als Anstösserin oder Anstösser betroffen sei; das schutzwürdige Interesse von derart betroffenen Gewerbetreibenden bejahte es ohne weitere Voraussetzungen (BGer 2A.23/2006 und 2A.26/2006 vom 23.5.2006 E. 2.2 betreffend VGE 22387/22388 vom 30.11.2005 [Teilfahrverbot für Gesellschaftswagen]). Die übrigen von den Verfahrensbeteiligten erwähnten Urteile betrafen nicht Verkehrsbeschränkungen, sondern Strassenbauvorhaben, bei denen das Bundesgericht unter Würdigung der gesamten Umstände Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität verlangte (z.B. Verzögerungen für die Zu- und Wegfahrt, Verschlechterung der Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger, nicht aber das gelegentliche Warten hinter einem haltenden Bus) und der regelmässige Gebrauch eines Strassenabschnitts für sich alleine nicht zur Anfechtung berechtigte (BGer 1C\_43/2011 vom 8.4.2011 E. 7, 1C\_319/2010 und 1C\_317/2010 vom 15.12.2010 E. 5.6 f.; vgl. Bemerkungen dazu von Arnold Marti in ZBI 2011 S. 612 ff., 618; vgl. auch VGE 2019/175 vom 30.1.2020 E. 3.4 und 4.2).

**2.5** 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 (BVR 2015 S. 534 E. 2.4.1, 2009 S. 180 E. 2.4; VGE 2016/346 vom 31.7.2017 E. 1.2). Dabei wird die Beschwerdebefugnis von Anwohnerinnen und Anwohnern ohne weiteres bejaht, jene von Personen, die in der Nähe wohnen oder arbeiten, je nach konkreter örtlicher Erschliessungssituation. Bei den übrigen Personen (einfache Verkehrsteilnehmende bzw. Strassenbenützende) ist das regelmässige Befahren der Strasse nicht ohne weiteres glaubhaft und im Einzelfall näher zu begründen. In einem älteren Urteil verneinte das Verwaltungsgericht die Beschwerdebefugnis eines Vereins und einer Privatperson, die sich gegen eine Tempo-30-Zone wehrten zwar noch mit Hinweis auf den vernachlässigbaren Zeitverlust (VGE 22808/22809 vom 11.9.2007 E. 2.4 und 3.6). Einen Zeitverlust setzte es für Anwohnerinnen und Anwohner in

der Folge aber nicht mehr voraus (so auch in BVR 2009 S. 180 E. 2.4 f.). Nichts anderes ergibt sich aus dem von der Vorinstanz angeführten Urteil, in dem es um die Öffnung einer Strasse ging (angefochtener Entscheid E. 3.3 S. 5): Die Beschwerdeführenden waren nicht Anwohner oder Anwohnerinnen der Strasse. Das Verwaltungsgericht erachtete es als fraglich, ob ein bessere Erschliessung ihres Wohnorts und die angebliche Wertverminderung ihrer Liegenschaften ausreichen, um die Beschwerdebefugnis zu begründen, zumal der zusätzliche Zeitaufwand wegen der Umleitung auf eine andere Verkehrsachse weniger als eine Minute betrage; es liess die Frage mit Blick auf den Verfahrensausgang aber offen (VGE 2012/349 vom 14.1.2013 E. 1.2).

**2.6** In der Literatur wird die Rechtsprechung zur Anfechtung von Verkehrsbeschränkungen zum Teil kritisiert und als nicht immer einheitlich und zu grosszügig beurteilt (Wiederkehr/Eggenschwiler, Die allgemeine Beschwerdebefugnis Dritter, 2018, N. 95 f. und 248 ff.; Wiederkehr/Plüss, Praxis des öffentlichen Verfahrensrechts, 2020, N. 2014 ff.). Die Vorinstanz und die Gemeinde berufen sich darauf und vertreten die Auffassung, dass die besondere Betroffenheit durch regelmässiges Befahren selbst bei Anwohnerinnen und Anwohnern nicht genüge, sondern darüber hinaus immer ein schutzwürdiges Interesse in Form eines nicht vernachlässigbaren Zeitverlusts vorliegen müsse. Dieser einschränkenden Sichtweise kann aus folgenden Überlegungen nicht gefolgt werden:

**2.7** Die materielle Beschwer hat zum Zweck, den Kreis der Anfechtungsberechtigten auf ein sinnvolles Mass zu beschränken und die sogenannte Popularbeschwerde auszuschliessen; dies ist namentlich bei Allgemeinverfügungen wie hier mit ihrem offenen Adressatenkreis von Bedeutung. Das Erfordernis will sicherstellen, dass die anfechtende Person über eine genügend enge, spezifische, besondere Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt (statt vieler BGE 137 II 30 E. 2.2.2; BVR 2008 S. 396 E. 2.3.2). Besonderes Berührtsein und schutzwürdiges Interesse (materielle Beschwer) hängen eng zusammen; sie lassen sich nicht klar trennen und umschreiben letztlich ein und dieselbe Voraussetzung aus zwei verschiedenen Blickwinkeln: Besonders berührt ist, wer vom Anfechtungsobjekt nachteilig betroffen ist, also durch dieses einen objektiven (rechtlichen, wirtschaftlichen oder ideellen)

Nachteil erleidet (vgl. BGE 137 II 40 E. 2.3 [Pra 100/2011 N. 73]). Das schutzwürdige Interesse liegt dann vor, wenn die anfechtende Person aus der Gutheissung der Beschwerde und der damit verbundenen Aufhebung oder Änderung des Anfechtungsobjekts einen praktischen Nutzen ziehen könnte (statt vieler BGE 142 II 451 E. 3.4.1; BVR 2019 S. 93 E. 5.1, 2015 S. 534 E. 2.1). Es gibt keine rechtslogisch stringente, sondern nur eine praktisch vernünftige Abgrenzung zur unzulässigen Populärbeschwerde. Wo die Grenze verläuft, ist für jedes Rechtsgebiet gesondert zu beurteilen (BGE 145 II 259 E. 2.3, 142 II 451 E. 3.4.2, je mit Hinweisen; BVR 2021 S. 285 E. 2.2; zum Ganzen Michael Pflüger, a.a.O., Art. 65 N. 11 ff. mit Hinweisen). Bei Geschwindigkeitsreduktionen wie den hier zur Diskussion stehenden handelt es sich um Anordnungen, die ihrer Natur nach keine allzu schwerwiegenden Nachteile bei den Verkehrsteilnehmenden bewirken. Würde man der Ansicht der Vorinstanz folgen, könnten selbst Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Strassenabschnitte Geschwindigkeitsreduktionen nicht anfechten, weil diese regelmässig nur geringfügige Zeitverluste zur Folge haben (vgl. auch die Bemerkungen von Arnold Marti in ZBI 2011 S. 612 ff., 618 f. betreffend Strassenbauvorhaben). Da auch die ideelle Verbandsbeschwerde bei Verkehrsanordnungen nicht zur Verfügung steht (vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1), könnten Geschwindigkeitsbegrenzungen im Ergebnis gar nicht angefochten werden (vgl. Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 212 f.). Zudem steht es im Widerspruch zur bundesgerichtlichen Praxis, wenn Anwohnerinnen und Anwohner sowie Pendlerinnen und Pendler nicht zur Beschwerde zugelassen werden (vgl. vorne E. 2.4). Die von der Vorinstanz erwähnten Urteile aus den Kantonen Zürich (VGer ZH VB.2005.00172 vom 23.6.2005, in ZBI 2005 S. 597 E. 2.2 und 2.3, 2016.00654 vom 24.8.2017 E. 4.3) und Luzern (LGVE 2008 II Nr. 29 vom 15.1.2008 E. 1b/dd) hatten im Übrigen nicht Beschwerden von unmittelbar an den betroffenen Strassenabschnitten wohnhaften Personen zum Gegenstand. Es ist folglich kein allzu strenger Massstab an den Nachteil anzusetzen. Personen, die in unmittelbarer Nähe der betroffenen Strasse wohnhaft oder gewerblich tätig sind und diese daher mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren, sind durch eine Verkehrsmassnahme stärker als die Allgemeinheit betroffen. Es droht keine Populärbeschwerde, wenn man ihr schutzwürdiges Interesse bejaht, obwohl nur geringfügige Zeitverluste zur Diskussion stehen. Entgegen der Ansicht der Vorinstanz und der Gemeinde

erübrigen sich damit (kaum praktikable) Überlegungen dazu, wie viele Sekunden Zeitverlust zu einer Anfechtung berechtigen (pro Fahrt oder Jahr bzw. gar gesondert nach Streckenabschnitten, rein mathematisch errechnet oder unter Berücksichtigung von Strassenverlauf und Tageszeit usw.). Die Gesamtzahl der Anordnungen oder deren Anteil am kommunalen oder kantonalen Strassennetz spielt ebenfalls keine Rolle; Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit dürfen nicht generell, sondern nur für «bestimmte Strassenstrecken» angeordnet werden (Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01] und Art. 108 Abs. 1 SSV), womit stets eine Einzelfallprüfung erforderlich ist (vgl. BGer 1C\_117/2017 und 1C\_118/2017 vom 20.3.2018, in URP 2018 S. 660 E. 4.2; vgl. Beschwerde Rz. 43). Ebenfalls unerheblich ist, inwiefern Beeinträchtigungen durch bauliche Massnahmen (namentlich Vertikalversätze; vgl. BA S. 3) entstehen können.

**2.8** Der Beschwerdeführer 4 ist an der Brunnadernstrasse und damit an einem Abschnitt des von den Verkehrsbeschränkungen betroffenen Strassenzugs wohnhaft (vgl. Übersichtsplan Domizile Beschwerdeführende, vorinstanzliche BB 10). Die Vorinstanz und die Gemeinde stellen zu Recht nicht in Frage, dass er als Anwohner die streitbetreffenen Strassen regelmässig befährt. Obwohl die Temporeduktion bloss geringfügige Zeitverluste zur Folge haben wird, liegt darin nach dem Gesagten ein (genügender) Nachteil für den direkt von der Verkehrsmassnahme betroffenen Beschwerdeführer 4. Damit ist dieser durch die Verkehrsbeschränkung materiell beschwert und zur Beschwerde befugt. Ob das auch für die Beschwerdeführenden 1-3 gilt, kann offenbleiben, da sie bereits vor der Vorinstanz gemeinsam mit dem (materiell beschwerten) Beschwerdeführer 4 Rechte geltend machten (vgl. BVR 2007 S. 321 [VGE 24419 vom 10.7.2006] nicht publ. E. 1.7; VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 2.5; Michel Daum, a.a.O., Art. 20a N. 40). Nach dem Gesagten hat die Vorinstanz jedenfalls dem Beschwerdeführer 4 zu Unrecht die Beschwerdebefugnis abgesprochen. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist insoweit begründet.

**2.9** Die Vorinstanz ist auf die Beschwerde nicht eingetreten. Subsidiär hat sie die Beschwerde aber auch materiell geprüft und befunden, diese wäre abzuweisen, wenn darauf einzutreten wäre (angefochtener Entscheid E. 8 S. 9 ff.). Die Beschwerdeführenden haben sich mit der Argumentation der Vorinstanz auseinandergesetzt und beantragen ausdrücklich einen Entscheid in der Sache (vgl. vorne Bst. C; Beschwerde Rz. 61 ff.). Die Gemeinde widersetzt sich einer materiellen Beurteilung durch das Verwaltungsgericht nicht (vgl. BA S. 3). Bei dieser Ausgangslage käme eine Aufhebung des angefochtenen Entscheids und eine Rückweisung der Streitigkeit an die Vorinstanz zur Beurteilung in der Sache einem prozessualen Leerlauf gleich (vgl. BVR 2012 S. 481 E. 2.5, 2011 S. 324 [VGE 2010/15 vom 1.11.2010] nicht publ. E. 2.5; VGE 2020/451/452 vom 24.3.2021 E. 3.4; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 72 N. 8, Art. 84 N. 15). Das Verwaltungsgericht befasst sich deshalb trotz Nichteintretensentscheid der Vorinstanz inhaltlich mit der Sache und prüft die Rechtmässigkeit der Verkehrsbeschränkungen.

### **3.**

**3.1** Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 32 Abs. 2 SVG 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, um besondere Gefahren im Strassenverkehr zu vermeiden oder zu vermindern, eine übermässige Umweltbelastung zu reduzieren oder den Verkehrsablauf zu verbessern (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV; hinten E. 4). Innerorts sind auf Nebenstrassen namentlich Zonensignalisationen mit 30 km/h grundsätzlich zulässig (Art. 2a Abs. 2 und 5 sowie Art. 108 Abs. 5 Bst. e i.V.m. Art. 22a SSV). Dabei handelt es sich der Sache nach um sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen 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). Im Kanton Bern verfügen die Gemeinden solche Verkehrsbeschränkungen 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 hier um Gemeindestrassen handelt (vgl. Geoportals des Kantons Bern, Karte «Übergeordnetes Strassennetz», einsehbar unter: <[www.map.apps.be.ch/pub](http://www.map.apps.be.ch/pub)>), war die Gemeinde für die umstrittene Anordnung zuständig. Die für Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderliche Zustimmung des TBA liegt vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. d SV; Verfügung vom 14.12.2018, Akten Gemeinde [act. 3A3], Beilage 8; vgl. vorne Bst. A).

**3.2** 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. Sie besitzen einen erheblichen Gestaltungsspielraum. 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 (vgl. BVR 2015 S. 518 E. 4; ferner BGE 139 II 145 E. 5 [ab S. 159 deutscher Text], 136 II 539 E. 3.2 a.E.; BGer 1C\_110/2020 vom 26.11.2020 E. 3.3 [betreffend VGE 2019/37 vom 22.1.2020]; Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 76 f. und 115 f.; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 14, Art. 66 N. 18 f.).

**3.3** Die Gemeinde will eine Strecke von insgesamt rund 1,1 km auf der Elfen- und Brunnadernstrasse in die bestehende Tempo-30-Zone im Quartier Brunnadern-Elfenau einbinden (vgl. die Abbildung im Gutachten Verkehrsberuhigung Brunnadern-Elfenau, sofortige Umsetzung, vom 5.9.2018, Akten Gemeinde [act. 3A3], Beilage 7 [nachfolgend: Gutachten], Ziff. 1.1 S. 5):

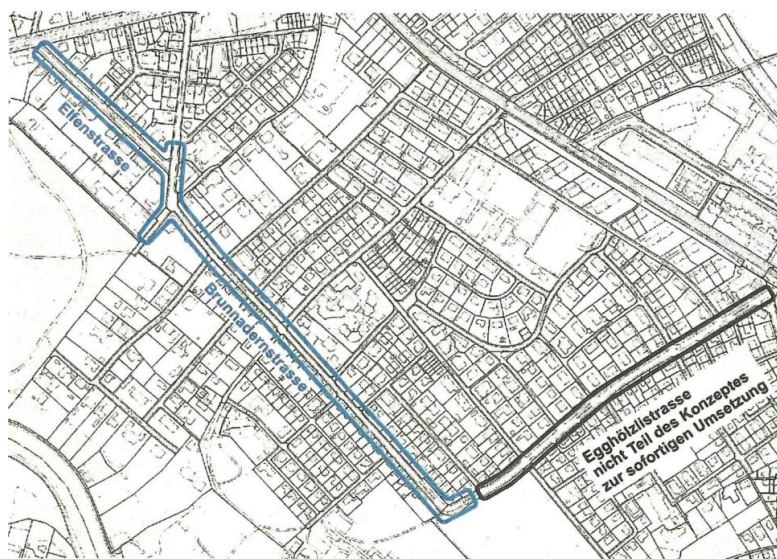


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter

Auf den vortrittsberechtigten (Hauptsammel-)Strassen bis zur Kurve Egghölzlistrasse gilt aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Beide Strassen haben einen verkehrsorientierten Charakter; gemäss Verkehrserhebungen vom Juni/Juli 2014 werden sie täglich von rund 3'000 (Elfenstrasse) bzw. 2'700-4'500 (Brunnadernstrasse, je nach Abschnitt) Fahrzeugen befahren (Gutachten Ziff. 2.2 S. 8 und 2.5 S. 9; Verkehrsberuhigung Brunnadern-Elfenau, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Erläuterungsbericht vom 4.5.2016, Akten Gemeinde [act. 3A3], Beilage 4a [nachfolgend: Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016], S. 20, 41 ff.). Im Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil IV vom August 2013 (nachfolgend: Teilverkehrsplan) sind sie als Teil des Übergangsnetzes dargestellt, die zu Quartierstrassen herabgestuft werden (vgl. Teilverkehrsplan, Akten Gemeinde [act. 3A3], Beilage 2a, S. 15, 39 und 54; Stadtentwicklungskonzept [STEK] 2016, Vertiefungsbericht Mobilität, S. 56 f., einsehbar unter: <[www.bern.ch](http://www.bern.ch)>, Rubriken «Themen/Planen und Bauen/Stadtentwicklung/Stadtentwicklungskonzepte/STEK 2016»; Beschwerde Rz. 13; BA S. 9). Auf der Brunnadernstrasse verläuft zudem eine Velohauptroute im Korridor Bern-Muri (STEK 2016 S. 40 f.).

#### 4.

**4.1** Die Beschwerdeführenden beanstanden vorab das Gutachten. Es liefere ungenügende Grundlagen, namentlich enthalte es falsche (irreführende) Fakten und analysiere die behaupteten Sicherheitsdefizite, den angeblichen Beitrag zur Lärmreduktion sowie die Alternativmassnahmen nicht ausreichend. Bei verkehrsorientierten Strassen mit wichtiger Verbindungsfunktion wie hier habe sich das Gutachten besonders fundiert mit den sich stellenden Fragen auseinanderzusetzen. Die Vorinstanz habe auf ein lückenhaftes und un schlüssiges Gutachten abgestellt und deshalb die massgebenden Interessen unvollständig ermittelt (Beschwerde Rz. 71 ff., 85 ff.; Replik Rz. 9).

**4.2** Bevor die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden darf, ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Art. 3 der Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3, nachfolgend: Verordnung Tempo-30-Zonen) umschreibt den Inhalt des Gutachtens näher (Bst. a-g). Bei diesem handelt es sich um einen Kurzbericht, wobei die Anforderungen nicht in jedem Fall die gleichen sind. Sie hängen vom jeweiligen Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und von den örtlichen Verhältnissen ab. Das Gutachten ist nicht isoliert zu betrachten; die enthaltenen Informationen können mit anderen Erhebungen konkretisiert und ergänzt werden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die nötigen Informationen hat um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (BGE 139 II 145 E. 4.3; BGer 1C\_110/2020 vom 26.11.2020 E. 4.2 [betreffend VGE 2019/37 vom 22.1.2020], 1C\_117/2017 und 1C\_118/2017 vom 20.3.2018, in URP 2018 S. 660 E. 5.2, 1C\_370/2011 vom 9.12.2011, in BVR 2012 S. 178 und ZBI 2013 S. 574 E. 2.5; BVR 2021 S. 5 E. 4.2). Dient die Geschwindigkeitsreduktion der Lärmsanierung, müssen im Gutachten insbesondere die Konsequenzen der Temporeduktion aus Lärmsicht (akustische Wirkungen; Änderung der Störwirkung auf die Anwohnerinnen und Anwohner) beschrieben und alternative

Massnahmen zur Lärmbekämpfung aufgezeigt werden (technische Machbarkeit, Kosten und Nutzen). Aufzuzeigen sind aber auch allfällige entgegenstehende Verkehrsinteressen (Verkehrssicherheit und -fluss, Ausweichverkehr, Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr; BGer 1C\_117/2017 und 1C\_118/2017 vom 20.3.2018, in URP 2018 S. 660 E. 5.2 mit Hinweis auf Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung [EKLB], Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme: Grundlagenpapier zu Recht – Akustik – Wirkung, Bern 2015 [nachfolgend: Grundlagenpapier EKLB], Anhang A, einsehbar unter: <[www.eklb.admin.ch/de/dokumentation/berichte](http://www.eklb.admin.ch/de/dokumentation/berichte)>).

**4.3** Gestützt auf die behördenverbindliche Vorgabe im Teilverkehrsplan, die Elfen- und Brunnadernstrasse zu Quartierstrassen herabzustufen, gab die Gemeinde das Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 in Auftrag; Gegenstand bildete unter anderem die Prüfung von Tempo 30. Das Gutachten vom September 2018 stützt sich auf die Grundlagen aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 ab. Gemäss vereinfachtem Konzept zur kurzfristigen Einführung von Tempo 30 wird jedoch ein kleinerer Perimeter bearbeitet und bloss minimaler baulicher Aufwand betrieben (vgl. Gutachten Ziff. 1.1 S. 5). Das Gutachten beschreibt die aktuelle Situation (Ziff. 2.1-2.6 S. 7 ff.), bezeichnet Schwachstellen (Ziff. 2.7 S. 11), nennt die Ziele, die mit der sofortigen Umsetzung der umstrittenen Integration der Elfen- und Brunnadernstrasse in die bestehenden Tempo-30-Zonen verfolgt werden (Ziff. 3 S. 11), sowie die dazu geplanten Massnahmen inklusive der erwarteten Auswirkungen (Ziff. 4 und 5 S. 12 ff.). Zwar werden Parzellen mit überschrittenen Immissionsgrenzwerten (IGW) ausserhalb des hier interessierenden Perimeters mitgezählt (vgl. Ziff. 2.5 S. 9 f.; vorinstanzliche Duplik pag. 162 f.; Stellungnahme Beschwerdeführende Akten RSA pag. 179 [act. 3A]); die hier massgebenden Parzellen lassen sich aber eindeutig dem Plan entnehmen (Gutachten Ziff. 2.5 S. 10 mit Abbildung 5; vgl. auch Auszug Lärmbelastungskataster vom 1.10.2019, Akten RSA [act. 3A2], Beilage 11). Die Beschwerdeführenden machen denn auch nicht geltend, das Gutachten enthalte konkrete falsche Informationen (wie z.B. Unfallzahlen). Ihre Rügen beschlagen vielmehr die materielle Frage, ob zulässige Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion gegeben sind. Für diese Beurteilung sind ausreichend aussagekräftige Informationen vorhanden. Das gilt auch, soweit für eine Lärmsanierung darzulegen ist, bei welchen Liegenschaften die IGW

überschritten sind und wie sich eine Temporeduktion auf die Lärmbelastung auswirkt (vgl. Gutachten Ziff. 2.5 S. 9 f. und 5 S. 16, je mit Abbildung; Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 S. 13 und 69 mit denselben Abbildungen; Unterlagen und Berechnungen des städtischen Amtes für Umweltschutz, Akten RSA pag. 162 f. mit Beilagen 11-14). Hinsichtlich möglicher Alternativmassnahmen hält das Gutachten sodann fest, dass im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts 2016 eine Variante mit Tempo 50 und Optimierungen in den Strassenräumen geprüft worden sei. Im Gesamtfazit weist es auf weitere im Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 geprüfte Massnahmen hin, mit denen die Durchfahrt unterbunden worden wäre (z.B. Fahrverbote, Sperren, Dosierungen; Ziff. 4.5 S. 14 und 7 S. 17 f.). Mithin hat sich die Gemeinde in Kenntnis von Varianten für die Tempo-30-Zone entschieden. Gestützt auf diese Informationen und ihre Ortskenntnisse war die Gemeinde in der Lage, die Notwendigkeit sowie Zweck- und Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsreduktion zu beurteilen. Die Vorinstanz hat sich mit der Kritik am Gutachten (wenn auch kurz, vgl. Beschwerde Rz. 75 f. und Replik Rz. 6) auseinandergesetzt und ist zum Schluss gekommen, dieses sei nicht zu beanstanden (vgl. angefochtener Entscheid E. 8.4 a.E. S. 11). Nach dem Gesagten erweist sich diese Schlussfolgerung als zutreffend und ist die Kritik der Beschwerdeführenden am Gutachten im Ergebnis unberechtigt. Es liefert zusammen mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 (75 Seiten), den Berechnungen des Amtes für Umweltschutz und den ausführlichen Stellungnahmen der Gemeinde ausreichend Informationen zum Sachverhalt, um die Rechtmässigkeit der Verkehrsbeschränkung zu überprüfen. Ob zulässige Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion im Sinn von Art. 108 Abs. 2 SSV vorliegen und die Massnahme verhältnismässig ist, ist eine andere Frage und bleibt zu prüfen.

## 5.

**5.1** Die Beschwerdeführenden bestreiten, dass zulässige Gründe für die Geschwindigkeitsreduktion (Zonensignalisation 30 km/h) vorliegen. Selbst wenn solche gegeben wären, sei die Verkehrsbeschränkung nicht verhältnismässig (vgl. Beschwerde Rz. 71 ff. und 79 ff.).

**5.2** Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs angeordnet werden (Art. 108 Abs. 1 SSV). – Die geplante Verkehrsbeschränkung ist eine Folge des im Teilverkehrsplan bezeichneten Schlüsselprojekts 4. Laut diesem handelt es sich bei der Elfen- und Brunnadernstrasse um Strassen mit unerwünschtem Durchgangs-/Schleichverkehr. Deshalb sollen deren Verbindungsfunktion zwischen Thunplatz und Egghölzli aufgehoben und die Elfen-, Brunnadern- und Egghölzlistrasse zu Quartierstrassen abgestuft werden. Zu diesem Zweck soll der Durchfahrtswiderstand erhöht werden, ohne unnötige Behinderung des Busverkehrs (Teilverkehrsplan S. 24, 36, 39 und 54). Im Rahmen einer Vorstudie wurden verschiedene Lösungsansätze geprüft und das Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 mit einer Bestvariante erarbeitet. Diese sieht unter anderem die Einbindung der Strassen in die bestehenden Tempo-30-Zonen vor (vgl. Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016; Gutachten Ziff. 1.1 f. S. 5 f. und 3 S. 11; zum Ganzen Akten RSA pag. 90 ff. [act. 3A]). Die angestrebte Unterbindung bzw. Einschränkung des quartierfremden Durchgangsverkehrs ist kein anerkannter Grund für eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit. Namentlich ist ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 2'500-5'000 nach der Praxis kaum eine grosse Verkehrsbelastung und macht die Gemeinde nicht geltend, ein problematischer Verkehrsablauf müsse verbessert werden (Art. 108 Abs. 2 Bst. c SSV; vgl. VGE 2015/63/65 vom 28.10.2015 E. 7.4, 2010/196/197 vom 23.2.2012 E. 4.4.5); solches ist auch nicht ersichtlich. Die Gemeinde begründet die Geschwindigkeitsreduktion vielmehr damit, dass sie die Verkehrs- und Schulwegsicherheit erhöhen sowie die Lärmbelastung reduzieren wolle (BA S. 10). Damit stützt sie ihre Anordnung auf Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. a und b sowie Bst. d SSV.

**5.3** Gestützt auf Art. 108 Abs. 1 und 2 Bst. a und b SSV kann die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist oder wenn bestimmte Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (BVR 2010 S. 78 E. 4.1). Eine nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV ist etwa gegeben, wenn baulich bedingt ungenügende Sichtweiten (Kurven, Kuppen, Knoten) zu falscher Beurteilung durch die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker führen können oder wenn die Strassenanlage von diesen eine erheblich erhöhte Aufmerksamkeit erfordert (Verflechtungsstrecken, komplexe Verzweigungen; BVR 2010 S. 78 E. 4.3). Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit rechtfertigt sich auch dort, wo die Höchstgeschwindigkeit nicht der angemessenen Geschwindigkeit entspricht, dies den Verkehrsteilnehmenden aber nicht bewusst ist, weil sie die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen können. Blosser Tempoüberschreitungen stellen demgegenüber keine nicht vorhersehbare Gefahr dar (BVR 2010 S. 78 E. 4.3.3). Eines besonderen Schutzes nach Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV bedürfen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer, die durch den Verkehr stark gefährdet werden und bestimmte Strassenabschnitte regelmässig benützen müssen (z.B. Betagte und Kinder). Vorausgesetzt ist eine besonders schwere Gefährdung der betroffenen Verkehrsteilnehmenden (BVR 2010 S. 78 E. 4.4). Eine derartige Gefährdung kann beispielsweise gegeben sein bei Strassen mit unübersichtlichen Verhältnissen, welche über kein Trottoir verfügen (vgl. BGer 1C\_370/2011 vom 9.12.2011, in BVR 2012 S. 178 und ZBI 2013 S. 574 E. 2.7; zum Ganzen BVR 2021 S. 5 E. 5.2).

**5.4** Die Elfenstrasse ist eine rund 300 m lange Einbahnstrasse und dient aus Fahrtrichtung Thunplatz als wichtige Quartierzufahrt. Die rund 600 m lange, hier interessierende Strecke der Brunnadernstrasse wird hingegen in beiden Fahrtrichtungen geführt; auf dem Abschnitt zwischen Kalchegg- und Willadingweg beträgt die Längsneigung rund 5 %, anschliessend bis zur Einmündung Elfenauweg rund 4 % und im Übrigen weniger als 1 %. Beide vortrittsberechtigten Strassen sind breit (Fahrbahn von 7 m bzw. 6,2-9,3 m) und verlaufen bis auf den Knotenbereich Elfenstrasse/Brunnadernstrasse/Kalcheggweg gerade; beidseitig befinden sich Trottoirs (Gutachten Ziff. 2.2

S. 8; Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 S. 41 ff.). Auf der Strecke befinden sich in beide Richtungen drei Bushaltestellen der Linie Nr. 19 (Petruskirche, Willadingweg, Luternauweg); die Busse verkehren grundsätzlich im 10-Minuten-Takt. Die Strassen werden wie erwähnt durchschnittlich täglich von 3'000 (Elfenstrasse) bzw. 2'700-4'500 (Brunnadernstrasse, je nach Abschnitt) Fahrzeugen befahren und es handelt sich zum grossen Teil um eine Velohauptroute (vgl. vorne E. 3.3). Die signalisierte Geschwindigkeit wird mehrheitlich eingehalten; nur auf der Elfenstrasse wird der Wert, der von 85 % aller Fahrzeuge eingehalten wird (v85), leicht überschritten. Hingegen ist die gefahrene Maximalgeschwindigkeit (vmax) teilweise sehr hoch (bis zu 82 km/h; Gutachten Ziff. 2.4 S. 9 mit Abbildung 4; Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 S. 23). Gemäss der Unfallstatistik für die Jahre 2009 bis 2013 kam es entlang der Elfen- und Brunnadernstrasse zu drei Unfällen; bei einem blieb es bei Sachschaden, bei den anderen beiden erlitten Velofahrende leichte bzw. schwere Verletzungen. Gemäss Gutachten kann bei sämtlichen Unfällen ein anlagebedingter Einfluss ausgeschlossen werden (Ziff. 2.6 S. 10; Unfallanalyse entspricht derjenigen aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016). Fussgängerunfälle wurden keine registriert, und Unfallschwerpunkte sind ebenfalls keine festzustellen (Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 S. 27 f. mit Abbildung 19). In den Jahren 2018 und 2019 wurden zwei weitere Unfälle registriert: Ein Einbiegeunfall beim Knoten Brunnadernstrasse/Brunnadernrain (schwere Verletzung) und ein Unfall mit Velobeteiligung beim Knoten Brunnadernstrasse/Kistlerweg (leichte Verletzung). Im Jahr 2020 kam ein Überholunfall oder Fahrstreifenwechsel mit Velobeteiligung dazu auf der Brunnadernstrasse zwischen der Einmündung Kalcheggweg und Brunnadernrain (leichte Verletzung; Unfallkarte des Bundesamts für Strassen [ASTRA], einsehbar unter: <[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)>, Rubriken «Dokumentation/Daten und Informationsprodukte/Unfalldaten und -karten/Geografische Auswertungen/Interaktive Karte; BA S. 10). Im Gutachten werden sodann verschiedene Schwachstellen mit Sicherheitsdefiziten in einer Karte dargestellt und kommentiert (Ziff. 2.7 S. 11): Zwischen Eggözlstrasse und Elfenauweg wirke die Brunnadernstrasse überdimensioniert; ebenso die Elfenstrasse mitsamt Knoten Elfenstrasse/Brunnadernstrasse/Kalcheggweg. Bei den Bushaltestellen (Willading- und Luternauweg, vgl. Ziff. 4.5 S. 14 sowie Gestaltungs- und Betriebskonzept 2016 S. 16) komme es zu gefährlichen Überholmanövern, was die Fussgängerquerung gefähr-

de. Bei der Einmündung Kalcheggweg seien die Fussgängerquerung und die Veloabbiegebeziehung unbefriedigend.

**5.5** Das Überholen bei den erwähnten Bushaltestellen ist nicht zulässig (Überfahren einer Sicherheitslinie) und wäre gegebenenfalls polizeilich zu ahnden. Es wurden im Übrigen auch keine Fussgängerunfälle registriert. Um ein Überholen (faktisch) zu erschweren, sind im Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 zudem bauliche Massnahmen im Bereich der Bushaltestellen vorgesehen, die später umgesetzt werden sollen und nicht Gegenstand der hier umstrittenen Tempo-30-Zone bilden (vgl. S. 66: Fahrbahneinengung bei der Haltestelle Luternauweg und Signale bei der Haltestelle Willadingweg). Die Schwachstellen bei den Bushaltestellen können mit einer Geschwindigkeitsreduktion nicht behoben werden (unrechtmässiges Überholen wäre nach wie vor möglich), zumal die baulichen Massnahmen erst später umgesetzt werden. Um die Veloabbiege- und Querungssituation beim Kalcheggweg zu verbessern, sind auf beiden Seiten des Knotens busfreundliche Vertikalversätze vorgesehen, zunächst bloss mit «vorgefertigten Elementen» (Gutachten Ziff. 4.3 S. 13). Mit dieser punktuellen baulichen Massnahme (Ziff. 4.5 S. 14) kann die Sicherheit auch ohne Tempo 30 verbessert werden; jedenfalls ist fraglich, ob es eine Geschwindigkeitsreduktion (Tempo-30-Zone auf der gesamten Strecke) zusätzlich braucht (vgl. auch E. 5.6 hier-nach). Die Strassengestaltung und das Unfallgeschehen (wenige, nicht anlagebedingte Unfälle) lassen keine erheblichen Sicherheitsdefizite erkennen, obwohl die Strassen für ihre heutige Funktion als Quartierstrassen streckenweise überdimensioniert sind und gewisse Schwachstellen aufweisen. Die Beschwerdeführenden weisen zu Recht darauf hin, dass das Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 die Strassen im Quartier Brunnadern-Elfenau im gesamtstädtischen Vergleich als recht sicher bezeichnet (S. 27; Beschwerde Rz. 73). Mit einer durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit ( $v_{85}$ ) von 45 bis 52 km/h wird die derzeit geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mehrheitlich eingehalten. Soweit teilweise erheblich zu schnell gefahren wird, würde die Signalisation der Tempo-30-Zone ohne bauliche Massnahmen daran kaum etwas ändern. Derartigen Geschwindigkeitsüberschreitungen ist entgegenzutreten, indem die geltende Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt wird (vgl. VGE 2015/63/65 vom 28.10.2015 E. 7.3 mit Hinweis auf BVR 2010 S. 78 E. 4.3.3; BGer 1C\_153/2009 vom 3.12.2009 E. 4.5).

Dass nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahren im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV vorliegen, ist folglich nicht ersichtlich.

**5.6** Entlang der betroffenen Strassen befinden sich Wohnhäuser, zahlreiche Botschaften, das Kirchgemeindehaus und die Polizeiwache Ostring sowie ein Quartierladen. In unmittelbarer Nähe und ebenfalls durch die Buslinie Nr. 19 erschlossen liegen die Petruskirche, weitere Botschaften, Einrichtungen für Betagte und Behinderte sowie das Schulhaus und der Kindergarten Efenau (Gutachten Ziff. 2.1 S. 7, Abbildung 2). Die schwächeren Verkehrsteilnehmenden sind im ganzen Quartier unterwegs (Ziff. 7). Punktuell sind somit publikumsorientierte Nutzungen vorhanden, keine einzige davon ist aber publikumsintensiv (Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 S. 11). Das Fussgängeraufkommen ist für städtische Verhältnisse insgesamt eher gering. Die meisten Passantinnen und Passanten gehören einer der folgenden drei Gruppen an: Personen auf dem Weg von/zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Spaziergängerinnen und Spaziergänger, Erholungssuchende sowie Schul- und Kindergartenkinder. Die höchste Passantendichte ist im Bereich der Bushaltestellen auszumachen (S. 26). Die streitbetroffenen Strassen sind wie erwähnt übersichtlich und verfügen auf der gesamten Länge beidseitig über ein Trottoir. An den wichtigen Querungsstellen befinden sich sodann Fussgängerstreifen, die auch den Kindern und älteren Personen ermöglichen, die Strassen sicher zu überqueren. Weshalb sie eines weitergehenden, besonderen Schutzes bedürfen, ist bei diesen Begebenheiten nicht erkennbar. Daran vermag die zutreffende Überlegung nichts zu ändern, dass sich bei tieferen Geschwindigkeiten weniger Unfälle mit schwerwiegenden Folgen ereignen würden. Unbesehen der konkreten Verhältnisse kann dieses Argument immer für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit vorgebracht werden (vgl. auch VGE 2015/63/65 vom 28.10.2015 E. 7.3). Das gilt auch für das von der Stadt mit dem neuen Verkehrsregime angestrebte tiefere Verkehrsaufkommen, das die Verkehrssicherheit ebenfalls erhöhen soll. Soweit beim Knoten Brunnadernstrasse/Kalcheggweg ein besonderes Schutzbedürfnis für querende Fussgängerinnen und Fussgänger und die zahlreichen Velofahrenden besteht (Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 S. 44, S. 61), bewirken die erwähnten baulichen Massnahmen (Vertikalversätze) bereits eine Verbesserung und kann mit einer Geschwindigkeitsreduktion nichts Zusätzliches erreicht werden

(vgl. E. 5.5 hiavor). Die Voraussetzung, wonach gewisse Personengruppen eines besonderen, nicht anders als durch eine Tempo-30-Zone zu erreichenden Schutzes bedürfen (Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV), ist nach dem Gesagten ebenfalls nicht erfüllt.

**5.7** Für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. d SSV ist eine übermässige Umweltbelastung im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung vorausgesetzt, wobei die Übermässigkeit der Belastung im Bereich des Strassenverkehrs anhand der IGW gemäss Art. 40 ff. und Anhang 3 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) beurteilt wird. Die Herabsetzung kann dabei auch erfolgen, wenn die erwirkte Verminderung der Umweltbelastung nicht erheblich ist und weitere Massnahmen zur Verfügung stehen, wobei jedoch die Verhältnismässigkeit gewahrt werden muss (VGE 2010/196/197 vom 23.2.2012 E.4.4.4 mit Hinweisen; BGer 1C\_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 4.3.1 f., 1C\_589/2014 vom 3.2.2016 E. 6.3 f.). – Die Parzellen entlang der streitbetroffenen Strassen sind der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) II zugeordnet (Auszug Lärmempfindlichkeitsstufenplan Stadt Bern [Brunnadern-Elfenauquartier] vom Mai 2019, Akten Gemeinde [act. 3A3], Beilage 10). Für diese gilt ein IGW von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht (Art. 40 Abs. 1 und Anhang 3 Ziff. 2 LSV). Gemäss Gutachten weist die Achse Elfen-, Brunnadern- und Egghölzlistrasse mit ca. 2'500 bis 5'000 DTV und der Buslinie 19 eine erhöhte Lärmbelastung auf. Laut den Daten des Amtes für Umweltschutz seien heute bei 37 (richtig: 28, vgl. BA S. 12; dazu bereits vorne E. 4.3) Liegenschaften entlang der Strassenachse die IGW überschritten. Mit Tempo 30 könnten die Lärmbelastung um rund 2 dB(A) und damit die Anzahl der überbelasteten Liegenschaften «auf rund die Hälfte» reduziert werden (Ziff. 2.5 S. 10 und Ziff. 5 S. 16, Abbildungen 5 und 8; vgl. auch Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 S. 13 und 69). Vor der Vorinstanz hat die Gemeinde zusätzliche Unterlagen eingereicht, die detailliert aufzeigen, bei welchen Liegenschaften entlang der Elfen- und Brunnadernstrasse die IGW derzeit überschritten sind und wie sich Tempo 30 auf die Lärmbelastung der einzelnen Liegenschaften auswirkt (act. 3A2, Beilagen 11-14; vgl. Akten RSA pag. 162 f. [act. 3A]). Die entsprechenden Berechnungen des Amtes für Umweltschutz stützen sich auf die Ergebnisse des Forschungsprojekts des Schweizerischen Verbands der

Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) 2012/214 «Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30» vom Februar 2017 (einsehbar unter: <www.bafu.admin.ch>, Rubriken «Themen/Lärm/Fachinformationen/Massnahmen/Strassenlärm/Geschwindigkeitsreduktion»; vgl. Akten RSA pag. 162 [act. 3A]). Aus den Berechnungen ergibt sich, dass Tempo 30 eine Lärmpegelreduktion zwischen 2 und 3 dB(A) zur Folge hätte und die IGW nur noch bei acht von 28 Liegenschaften überschritten wären (vgl. act. 3A2, Beilagen 11 und 12). Insgesamt können damit rund drei Viertel der überbelasteten Gebäude lärmsaniert werden. Die Berechnungen berücksichtigen aktuelle Forschungsergebnisse (vgl. auch «Strassenverkehr: Besser schlafen dank Tempo 30», in Magazin «umwelt» 2/2019 des BAFU, S. 56 ff., einsehbar unter: <www.bafu.admin.ch>, Rubriken «Themen/Lärm/Dossiers»). Inwiefern nicht auf sie abgestellt werden dürfte, ist nicht ersichtlich, zumal die Beschwerdeführenden sie auch nicht substantiiert in Frage stellen (vgl. Beschwerde Rz. 77 f. und 80). Die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV für die geplante Temporeduktion auf der Elfen- und Brunnadernstrasse ist somit erfüllt. Bei diesem Ergebnis ist es unerheblich, wenn mit der Verkehrsmassnahme gleichzeitig Ziele verfolgt werden (Reduktion des Durchgangsverkehrs, Erhöhung der Quartierverträglichkeit; vgl. Gutachten Ziff. 3 S. 11; vgl. vorne E. 5.2), die für sich alleine keine anerkannten Gründe nach Art. 108 Abs. 2 SSV sind (vgl. Beschwerde Rz. 85 mit Hinweis auf VGE 2013/167 vom 9.9.2015 E. 3.2).

**5.8** Zu prüfen bleibt, ob die umstrittene Verkehrsmassnahme verhältnismässig ist.

**5.8.1** 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). – Die Beschwerdeführenden sprechen der Zonensignalisation 30 km/h die Eignung ab. Für die Hälfte der Liegenschaften werde die Lärmbelastung nicht reduziert. Sodann sei die Erforderlichkeit der Ver-

kehrbeschränkung in unzureichendem Mass beurteilt worden. Es seien mehrere mildere Massnahmen denkbar, wie die Beschränkung auf Hauptverkehrszeiten, eine Geschwindigkeitsreduktion auf 40 km/h, Gefahrensignale bei Bushaltestellen oder ein lärmarmer Strassenbelag. Die Massnahme sei den Beschwerdeführenden auch nicht zumutbar, da sie auf Dauer erhebliche Zeitverluste verursache und Sicherheitseinbussen zur Folge habe, weil die Anfahrtszeit der Feuerwehr, Sanität und Polizei erheblich erhöht werde. Schliesslich seien bei der Interessenabwägung die gewichtigen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr nicht genügend berücksichtigt worden (Beschwerde Rz. 80 ff.).

**5.8.2** Nach dem Gesagten kann mit der Geschwindigkeitsreduktion im Perimeter die Anzahl der übermässig lärmbelasteten Gebäude um rund drei Viertel reduziert werden. Die Lärmreduktion beträgt bei allen Gebäuden entlang der streitbetroffenen Strassen mindestens 2 dB(A) (vorne E. 5.7). Eine Zu- bzw. Abnahme der Lärmbelastung ist in der Regel ab ca. 1 dB(A) wahrnehmbar (vgl. BGE 136 II 281 E. 2.3.2; BVR 2013 S. 343 E. 4.3; VGE 2019/268 vom 13.1.2021 E. 10.5.2). Die Geschwindigkeitsreduktion stellt damit einen wirksamen Beitrag dar, um die Lärmbelastung merklich zu verringern, selbst wenn bei acht Liegenschaften die IGW weiterhin überschritten werden. Immerhin wird der IGW in der Nacht nur noch bei einer Liegenschaft eingangs Elfenstrasse überschritten (vgl. Tabelle Lärmbelastungen [Immissionen] 2018 und 2038 des Amtes für Umweltschutz, act. 3A2, Beilage 13). Zudem ist davon auszugehen, dass der quartierfremde Durchgangsverkehr abnimmt, so dass sich die Lärmbelastung zusätzlich verringern dürfte (vgl. Gutachten Ziff. 2.2 S. 8, 5 S. 16 und 7 S. 17 f.). Die Befürchtung der Beschwerdeführenden, die baulichen Massnahmen führten zu neuen Lärmbelastungen, sind unbegründet: Gemäss Gutachten sind vorerst bloss einfache und kostengünstige Sofortmassnahmen vorgesehen, hauptsächlich Signale und Bodenmarkierungen, ausserdem die Verlegung der (teilweise) auf dem Trottoir markierten Parkplätze auf die Fahrbahn und busfreundliche Vertikalversätze beim Knoten Kalcheggweg/Brunnadernstrasse (Gutachten Ziff. 3 S. 11, 4.3 S. 13; Pläne 1-4 Massnahmen Tempo-30-Zone vom 5.9.2018, act. 3A3, Beilage 6). Inwiefern diese Massnahmen zu einer neuen zusätzlichen Lärmbelastung in Form von Abbrems- und Beschleunigungsmanövern führen sollten, ist nicht ersichtlich, zumal das Vortrittsregime

unverändert bleibt (Gutachten Ziff. 4.6 und 4.7 S. 14 f.). Ob auf der Buslinie 19 während der Hauptverkehrszeit (Montag bis Freitag) und am Sonntag bis 9.00 Uhr ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss, um den Fahrplan stabil zu betreiben, steht nicht definitiv fest (vgl. Gutachten Ziff. 5 S. 15) und vermag die Eignung der Massnahme nicht in Frage zu stellen.

**5.8.3** Die geplante Massnahme ist auch erforderlich, um die Zielsetzung zu erreichen. Eine Temporeduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h hätte nicht die gleiche lärmreduzierende Wirkung, ebenso wenig eine Beschränkung auf die Hauptverkehrszeiten, die bei einer Zonensignalisation ohnehin nicht in Betracht kommt (vgl. VGE 2010/196/197 vom 23.2.2012 E. 4.4.6). Lärmarme Strassenbeläge wirken sich zwar auch positiv auf die Lärmbelastung aus (vgl. Beschwerde Rz. 82 mit Hinweis auf <[www.bafu.admin.ch/leise-strassen](http://www.bafu.admin.ch/leise-strassen)>), sind aber unterhalts- und kostenintensiver als eine Temporeduktion (vgl. BA S. 13 mit Hinweis auf das Grundlagenpapier EKLB Ziff. 4.4 und das Faktenblatt von Cercle Bruit, Lärmarme Beläge vom Februar 2018, S. 3 f., einsehbar unter: <[www.cerclebruit.ch](http://www.cerclebruit.ch)>, Register «Lärmarme Beläge»). Dass sich die Gemeinde vorerst nicht für einen lärmarmen Belag entschieden hat, ist nicht zu beanstanden, zumal sie allein mit einer Geschwindigkeitsreduktion den überwiegenden Teil der Liegenschaften vollständig lärmsanieren kann (vgl. BGer 1C\_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 4.3.4). Das Anbringen von Gefahrensignalen hat sodann keinerlei Einfluss auf die Lärmbelastung. Die vorgeschlagenen Alternativen erweisen sich demnach als nicht gleichermassen geeignet. Andere Massnahmen, mit denen die Durchfahrt unterbunden (Fahrverbote, Sperren, Zubringer) oder reduziert (Dosierungen) werden könnte, sind im Übrigen als nicht zweckmässig verworfen worden (vgl. Gutachten Ziff. 4.5 S. 14 und 7 S. 17 f.).

**5.8.4** Bei der Interessenabwägung sind alle zu erwartenden positiven und negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf alle Bereiche einzubeziehen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Wohlbefinden der Anwohnerinnen und Anwohner bzw. Schlafqualität, Aufenthaltsqualität usw.). Gegen die Einführung von Tempo 30 sprechen können unter anderem übermässige Kosten (z.B. wenn der Taktfahrplan des öffentlichen Verkehrs wegen Verlustzeiten nur mit zusätzlichen Kursen eingehalten wer-

den kann), unerwünschter Schleichverkehr auf anderen Strassen, Kosten einer allenfalls notwendigen Umgestaltung des Strassenraums und die Funktion des Strassenabschnitts als unmittelbarer Autobahnzubringer (BGer 1C\_589/2014 vom 3.2.2016, in URP 2016 S. 319 E. 6.4; zum Ganzen Dalcher/Lauko/Bérard, Lärmsanierungsrecht bei Strassen, in PBG 2018 S. 5 ff., 14). – Mit der streitigen Geschwindigkeitsreduktion kann ein Grossteil der Gebäude entlang der Strassen lärmsaniert werden, was die Aufenthaltsqualität und das Wohlbefinden der Quartierbewohnerinnen und -bewohner verbessert. Die Massnahme wird zudem den unerwünschten quartierfremden Durchgangsverkehr verringern und so der Verkehrssicherheit zuträglich sein. Demgegenüber droht den Beschwerdeführenden ein Zeitverlust von maximal 53 Sekunden (Strecke von insgesamt rund 1,1 km), der zumutbar ist. Die Verkehrsfunktion der Strassen (wichtige Quartierzufahrt und -sammelstrasse) wird nicht beeinträchtigt und die Zufahrt bleibt (wenn auch mit reduzierter Geschwindigkeit) möglich. Die Zugänglichkeit für Blaulichtorganisationen (vgl. Beschwerde Rz. 83 mit Hinweis auf Zeitungsartikel in BB 2) ist nach wie vor gewährleistet; dies umso mehr als letztere in Notfällen von der Einhaltung der Verkehrsregeln dispensiert sind (vgl. Art. 27 Abs. 2 und Art. 100 Abs. 4 SVG, Art. 16 Abs. 3 VRV). Die von den Beschwerdeführenden angesprochene Verschärfung der Parkplatzsituation bildet nicht Gegenstand der Verkehrsbeschränkungsverfügung und wäre im entsprechenden Verfahren geltend zu machen. Für den Durchgangsverkehr steht die direktere und schnellere Route auf dem Basisnetz via Burgernziel/Egghölzli offen (vgl. Gutachten Ziff. 2.2 S. 8); Ausweichverkehr auf die anderen (verkehrsberuhigten) Quartierstrassen erscheint deshalb unwahrscheinlich (vgl. Beschwerde Rz. 83; Replik Rz. 13; vorinstanzliche Replik Rz. 30). Die Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduktion auf den öffentlichen Verkehr sind im Gutachten und im Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 unter Mitwirkung von Bernmobil ausführlich untersucht worden. Mit Bernmobil sei vereinbart worden, den Zeitverlust durch geeignete Massnahmen auf derselben Linie zu kompensieren, weil andernfalls zeitweise ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden müsste (vgl. vorne E. 5.8.2; Gutachten Ziff. 5 S. 15; vgl. auch Betriebs- und Gestaltungskonzept 2016 S. 68). Die Nachteile für den öffentlichen Verkehr sind somit bekannt und sollen mit (verkehrsplanerischen) Massnahmen ausgeglichen werden. Der fahrplanmässige Betrieb der Buslinie 19 sollte damit trotz etwas längerer Reisezeit auf den streitbetref-

fenen Strassen gewährleistet sein (vgl. auch BGer 1C\_618/2018 vom 20.5.2019 E. 5.4). Insgesamt durfte die Gemeinde die öffentlichen Interessen (namentlich Lärmreduktion) gegenüber den entgegenstehenden Interessen an einer kürzeren Fahrzeit für den motorisierten Verkehr (inkl. Bus) höher gewichten (vgl. vorne E. 3.2; vgl. auch VGE 2010/196/197 vom 23.2.2012 E. 4.4.4). Die Massnahme erweist sich als verhältnismässig.

**5.9** Die Zonensignalisation 30 km/h ist mit Art. 108 SSV vereinbar und erweist sich als verhältnismässig. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist somit begründet und gutzuheissen, soweit die Vorinstanz auf die bei ihr erhobene Beschwerde nicht eingetreten ist. In der Sache ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde jedoch unbegründet und abzuweisen. Das Dispositiv des angefochtenen Entscheids hätte in diesem Sinn lauten sollen; es ist der Klarheit halber zu korrigieren.

## **6.**

**6.1** Bei diesem Ausgang des Verfahrens rechtfertigt es sich, den Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftbarkeit die Hälfte der angefallenen Verfahrenskosten aufzuerlegen (Art. 108 Abs. 1 und Art. 106 VRPG). Da der Gemeinde keine Verfahrenskosten auferlegt werden können, wird die verbleibende Hälfte nicht erhoben (Art. 108 Abs. 2 VRPG).

**6.2** Die Einwohnergemeinde Bern hat den Beschwerdeführenden die hälftigen Parteikosten zu ersetzen (Art. 108 Abs. 3 VRPG). In ihrer Kostennote vom 30. Juli 2021 machen die Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht ein Honorar von Fr. 9'660.-- geltend, bei einem Zeitaufwand von 32,2 Stunden, zuzüglich Auslagen von Fr. 329.75 und Fr. 769.20 MWSt, ohne ihren Aufwand im Einzelnen auszuweisen (act. 14). Mit Blick auf den anwendbaren Rahmentarif von Fr. 400.-- bis Fr. 11'800.-- pro Instanz und die massgeblichen Bemessungskriterien, d.h. den in der Sache gebotenen Zeitaufwand, die Bedeutung der Streitsache und die Schwierigkeit des Prozesses, erscheint diese Forderung als überhöht (vgl. Art. 41 Abs. 1 und 3 des Kantonalen Anwaltsgesetzes vom 28. März 2006 [KAG; BSG 168.11] i.V.m. Art. 11 Abs. 1 der Verordnung

vom 17. Mai 2006 über die Bemessung des Parteikostenersatzes [Parteikostenverordnung, PKV; BSG 168.811]). Namentlich war entgegen den Angaben in der Kostennote kein überdurchschnittlicher Zeitaufwand geboten. Die Rechtsvertreter waren bereits aus dem vorinstanzlichen Verfahren mit der Sache vertraut. Es galt weder umfangreiche Akten zu sichten noch komplexe Rechtsfragen zu erörtern, so dass auch die Schwierigkeit des Prozesses höchstens als durchschnittlich zu bezeichnen ist. Das Gleiche gilt für die Bedeutung der Streitsache. Unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände erscheint für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht deshalb ein Parteikostenersatz von Fr. 6'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt) als angemessen. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass der Beschwerdeführer 1 selber Mehrwertsteuerpflichtig ist und ihm kein entsprechender Aufwand zu ersetzen ist (vgl. Unternehmens-Identifikationsnummer-Register, einsehbar unter: <[www.uid.admin.ch](http://www.uid.admin.ch)>; BVR 2015 S. 541 E. 8.2; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 104 N. 10). Der Gemeinde sind keine Parteikosten angefallen; sie hätte ohnehin keinen Anspruch auf Parteikostenersatz (Art. 104 Abs. 1 und 4 VRPG).

**6.3** Die Kosten vor der Vorinstanz wären im Fall einer Beschwerdeabweisung statt des Prozessentscheids gleich zu verlegen gewesen; eine Änderung des Kostenschlusses erübrigt sich deshalb.

### **Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird dahin gutgeheissen, dass Ziffer 1 des Entscheids des Regierungstatthalteramts Bern-Mittelland vom 28. Januar 2020 wie folgt neu gefasst wird:

«Die Beschwerde vom 14. Februar 2019 wird abgewiesen.»

Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 4'000.--, werden den Beschwerdeführenden

zur Hälfte, ausmachend Fr. 2'000.--, auferlegt. Die verbleibenden Kosten werden nicht erhoben.

3. Die Einwohnergemeinde Bern hat den Beschwerdeführenden für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die Parteikosten, bestimmt auf Fr. 6'000.--, zur Hälfte, ausmachend Fr. 3'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt), zu ersetzen.

4. Zu eröffnen:

- Beschwerdeführende
- Beschwerdegegnerin
- Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
- 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.