

Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 8. September 2021

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichterin Steinmann
Gerichtsschreiberin Nuspliger

1. **A.** _____
 2. **B.** _____
- beide vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdeführer

gegen

Einwohnergemeinde Bern

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

Beschwerdegegnerin

und

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland

Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend Verkehrsbeschränkungen; Tempo-30-Zone Jungfraustrasse und Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Marienstrasse (Entscheid des Regierungsstatthalteramts Bern-Mittelland vom 28. Januar 2020; vbv 9/2019)



Sachverhalt:

A.

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

«Erweiterung/Zusammenschluss der bestehenden Zonen Kirchenfeld Nord 2. Teil und Kirchenfeld Ost.

Zonensignalisation

Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Jungfraustrasse, zwischen Thunplatz und der Marienstrasse.

Einzelnsignalisation

Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Marienstrasse, zwischen der Jungfraustrasse bis Marienstrasse Haus Nr. 8.»

B.

Dagegen erhoben der A. _____ und B. _____ am 14. Februar 2019 gemeinsam Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland. Mit Zwischenverfügung vom 29. Juli 2019 entzog der Regierungsstatthalter der Beschwerde die aufschiebende Wirkung. Das Verwaltungsgericht hiess die hiergegen erhobene Beschwerde gut, soweit es darauf eintrat (VGE 2019/284 vom 27.11.2019). Mit Entscheid vom 28. Januar 2019 (richtig: 2020) trat der Regierungsstatthalter auf die Beschwerde nicht ein.

C.

Dagegen haben der A. _____, und B. _____ 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 Zonen- und Einzelnsignalisation Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Jungfrau- und

Marienstrasse aufzuheben. Das Verfahren sei einzustellen bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung 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 26. 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 Beschwerdeführer 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 Beschwerdeführer 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 Beschwerdeführer 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 Beschwerdeführer 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 41 Sekunden (ganze Strecke von rund 850 m) aber gering, weshalb sie nicht über ein schutzwürdiges Interesse an einer Anfechtung verfügten (angefochtener Entscheid E. 2.3, 3.3 und 4.3 S. 4 ff.). Die Gemeinde teilt die Auffassung der Vorinstanz (vgl. Beschwerdeantwort act. 4 S. 3 ff.). Nach Ansicht der Beschwerdeführer 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 Strassen regelmässig benutzen. Ihr Nachteil bestehe in den wesentlichen Zeiteinbussen, die auch in einer Gesamtbeurteilung mit der Verkehrsbeschränkung auf der Elfen- und Brunnadernstrasse entstünden; der Beschwerdeführer 2 müsse zudem mit einer Beeinträchtigung seiner Geschäftstätigkeit rechnen. 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 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 ausreichten, 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 Popularbeschwerde. 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 Popularbeschwerde, 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).

2.8 Der Beschwerdeführer 1 ist ein Verein nach Art. 60 ff. ZGB mit Sitz in Bern und betreibt an der Thunstrasse sowohl ein Sekretariat als auch eine Kontaktstelle. Er macht nicht die Interessen seiner Mitglieder (wie bei der sog. egoistischen Verbandsbeschwerde), sondern eigene Interessen geltend (Beschwerde Rz. 38, vorinstanzliche BB 8). Da das Strassenverkehrsrecht wie erwähnt kein Beschwerderecht für private Vereinigungen vorsieht (E. 2.7 hiervor), ist zu prüfen, ob der Beschwerdeführer 1 gleichermassen wie eine Privatperson (z.B. wie eine Anwohnerin oder ein Anwohner) bzw. wie ein Gewerbetreibender zur Beschwerde legitimiert ist (René Schaffhauser, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG, in René Schaffhauser [Hrsg.], Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht, 2009, S. 493 ff. Rz. 115 f.). Dergestalt wäre er betroffen, wenn seine Mitarbeitenden und Kundschaft die Jungfrau- und Marienstrasse regelmässig befahren würden. Das Sekretariat und die Kontaktstelle befinden sich nicht an der mit der Verkehrsbeschränkung belegten Strassen, aber in unmittelbarer Nähe zum Thunplatz, vom dem die Jungfraustrasse abgeht und im Einbahnregime via Marienstrasse zum Helvetiaplatz führt (vgl. Übersichtsplan Domizile Beschwerdeführer, vorinstanzliche BB 9). Vom Helvetiaplatz sind die Altstadt sowie die Quartiere unteres Kirchenfeld, Dalmazi, Schwellenmätteli und Marzili erreichbar (vgl. angefochtener Entscheid E. 3.3 S. 6). Auf der direkten Verbindung zwischen Thun- und Helvetiaplatz, der Thunstrasse mit den Tramlinien 6, 7 und 8, besteht stadteinwärts ab Thunplatz ein Fahrverbot für Motorwagen und Motor-

räder (Linienverkehr und Zubringerdienst gestattet), ab Luisenstrasse ein allgemeines Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (Linienverkehr und Zubringerdienst gestattet) und ab Helvetiastrasse ist die Durchfahrt verboten (Signal Einbahnstrasse; Linienverkehr gestattet). Dementsprechend handelt es sich bei der Jungfrau- und Marienstrasse um verkehrsorientierte Nebenstrassen mit wichtiger Verbindungsfunktion für den Durchgangsverkehr in die Berner Innenstadt (vgl. Gutachten Tempo-30-Zone Jungfrau-/Marienstrasse vom 10.10.2018 Ziff. 4.1, Akten Gemeinde [act. 3A3]). Aufgrund der beschriebenen Verkehrsführung ist hingegen nicht davon auszugehen, dass Mitarbeitende und Kundschaft des Beschwerdeführers 1 die betroffenen Strassen regelmässig und über eine längere Zeitspanne befahren: Die Zufahrt zur Kontaktstelle erfolgt ausschliesslich über andere Strassen. Parkplätze befinden sich unmittelbar vor Ort und im angrenzenden Quartier (Blaue Zone). Es ist unwahrscheinlich, dass die Wegfahrt von der Kontaktstelle regelmässig via Innenstadt statt über die Hauptverkehrsträger und Nationalstrassen erfolgt. Obwohl die Geschäftsstelle des Beschwerdeführers 1 in unmittelbarer Nähe der streitbetroffenen Strassen liegt, ist mit Blick auf die konkrete Situation somit nicht anzunehmen, dass diese von Mitarbeitenden und Kundschaft des Beschwerdeführers 1 mit der erforderlichen Regelmässigkeit befahren werden. Der Beschwerdeführer 1 ist somit nicht gleichermassen wie eine Privatperson bzw. wie ein Gewerbetreibender zur Beschwerde legitimiert. Soweit der Beschwerdeführer 1 geltend macht, die Anfahrtszeiten für Feuerwehr, Sanität und Polizei würden sich erhöhen, begründet dies ebenfalls keine persönliche Betroffenheit (vgl. Beschwerde Rz. 32 mit BB 2).

2.9 Der Beschwerdeführer 2 betreibt an der Thunstrasse zwischen Helvetia- und Thunplatz ein Geschäft. Das Lokal befindet sich mithin nicht an oder in unmittelbarer Nähe einer mit den umstrittenen Verkehrsbeschränkungen belegten Strasse (vgl. Übersichtsplan Domizile Beschwerdeführer, vorinstanzliche BB 9). Wie erwähnt wird der Durchgangsverkehr zwischen Thun- und Helvetiaplatz im Einbahnregime geführt, d.h. stadteinwärts via Jungfrau- und Marienstrasse und stadtauswärts via Thunstrasse (vgl. angefochtener Entschied E. 4.3; E. 2.8 hiervor). Das Geschäft des Beschwerdeführers 2 befindet sich auf dem Abschnitt der Thunstrasse, auf dem stadteinwärts ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder gilt, wobei der

Zubringerdienst gestattet ist. Das bedeutet, dass nicht nur Fahrten von Anwohnerinnen und Anwohnern erlaubt sind, sondern auch Fahrten von Personen, die Anwohnerinnen und Anwohner treffen wollen, bei ihnen Waren abliefern und abholen oder Arbeiten zu verrichten haben (Art. 17 Abs. 3 SSV). Sowohl dem Beschwerdeführer 2 als auch seiner Kundschaft ist die direkte Zufahrt ab Thunplatz somit gestattet; sie müssen nicht die längere Verbindung über die Jungfrau- und Marienstrasse benützen. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sie dies trotzdem regelmässig tun. Hingegen ist auch für sie die Fahrt über die Thunstrasse Richtung Innenstadt und Marziliquartier ab Helvetiastrasse untersagt (vgl. E. 2.8 hiervor). Die kürzeste Verbindung zu diesen Zielen führt über die Luisen- und Marienstrasse. Auf Letzterer ist Tempo 30 bis zum Haus Nr. 8 vorgesehen, d.h. ab Luisenstrasse auf rund 100 m. Der Beschwerdeführer 2 und seine Kundschaft müssen somit ausschliesslich für die Fahrt Richtung Innenstadt und Marzili eine sehr kurze Strecke einer Strasse benützen, auf der künftig Tempo 30 gelten soll. Dass sie das nicht nur gelegentlich, sondern mit der geforderten Regelmässigkeit tun, ist nicht anzunehmen. Der Beschwerdeführer 2 macht insbesondere nicht geltend, sein Wohnsitz sei in der Innenstadt bzw. in einem angrenzenden Quartier oder er habe dort regelmässig allfälliges Material oder Ähnliches zu besorgen. Im Übrigen führt die direkte Zu- und Wegfahrt nicht über die mit den Verkehrsbeschränkungen belegten Strassen. Der Beschwerdeführer 2 ist davon folglich ebenfalls nicht mehr als die Allgemeinheit betroffen.

2.10 Nach dem Gesagten hat die Vorinstanz die Beschwerdebefugnis der Beschwerdeführer im Ergebnis zu Recht verneint. Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen.

3.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer unter solidarischer Haftbarkeit kostenpflichtig und haben keinen Anspruch auf Parteikostenersatz (Art. 108 Abs. 1 und 3 und Art. 106 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'000.--, werden den Beschwerdeführern auferlegt.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
 - Beschwerdeführer
 - Beschwerdegegnerin
 - Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
 - Bundesamt für Strassenund 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.