

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

**Urteil vom 2. Mai 2022**

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident  
Verwaltungsrichter Bürki, Verwaltungsrichter Daum  
Gerichtsschreiber Grossrieder

1. **A.** \_\_\_\_\_
  2. **B.** \_\_\_\_\_ **AG**
  3. **C.** \_\_\_\_\_
  4. **D.** \_\_\_\_\_ **GmbH**
  5. **E.** \_\_\_\_\_
  6. **F.** \_\_\_\_\_ **AG**
  7. **G.** \_\_\_\_\_ **GmbH**
- 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; Neuordnung der Parkmöglichkeiten im  
Länggassquartier (Entscheid des Regierungsstatthalters des Verwaltungs-  
kreises Bern-Mittelland vom 11. Dezember 2020; vbv 49/2019)



## **Sachverhalt:**

### **A.**

Am 10. Juli 2019 publizierte die Einwohnergemeinde (EG) Bern im Anzeiger für die Region Bern Verkehrsanordnungen zum Parkplatzregime im Länggassquartier. Danach sollen Autoabstellplätze entlang der Länggassstrasse und dem Falkenplatz, der Erlachstrasse und der Fellenbergstrasse sowohl aufgehoben als auch neu geschaffen, in ihrer Anzahl insgesamt aber reduziert werden. Den Massnahmen liegt die Absicht der EG Bern zugrunde, auf der Länggassstrasse beidseitig durchgehende Velostreifen zu markieren.

### **B.**

Gegen diese Verfügung erhoben neben anderen A.\_\_\_\_\_, die B.\_\_\_\_\_ AG, C.\_\_\_\_\_, die D.\_\_\_\_\_ GmbH, E.\_\_\_\_\_, die F.\_\_\_\_\_ AG sowie die G.\_\_\_\_\_ GmbH am 9. August 2019 gemeinsam Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland. Der Regierungsstatthalter wies die Beschwerde mit Entscheid vom 11. Dezember 2020 ab.

### **C.**

Dagegen haben die Genannten (vorne Bst. B) am 12. Januar 2021 gemeinsam Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragen, der Entscheid des Regierungsstatthalters vom 11. Dezember 2020 sowie die Verfügung der EG Bern vom 10. Juli 2019 seien aufzuheben.

Die EG Bern beantragt mit Beschwerdeantwort vom 5. Februar 2021, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Das Regierungsstatthalteramt hält mit Vernehmlassung vom 2. Februar 2021 unter Verweis auf die Begründung am angefochtenen Entscheid fest. Mit Stellungnahme vom 29. März 2021 haben sich die Beschwerdeführenden erneut zur Sache geäußert (Replik), woraufhin die EG Bern am 7. Mai 2021 ebenfalls eine

weitere Stellungnahme eingereicht hat; das Regierungsstatthalteramt hat auf ergänzende Ausführungen verzichtet. Die Beteiligten halten an den gestellten Rechtsbegehren fest.

## **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. Die Gemeinde bestreitet die Beschwerdebefugnis der Beschwerdeführenden und ist der Ansicht, diese seien nicht oder nur gegen einzelne Massnahmen zur Beschwerde berechtigt. – Gemäss Art. 79 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 oder den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c; sog. materielle Beschwer). Dasselbe gilt für die Beschwerde an das Regierungsstatthalteramt (Art. 65 Abs. 1 VRPG). Das Verwaltungsgericht hat die Beschwerdebefugnis als Prozess- bzw. Sachurteilsvoraussetzung von Amtes wegen zu prüfen (Art. 20a VRPG; BVR 2022 S. 5 E. 2.1; Michael Pflüger, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 79 N. 3, Art. 65 N. 3).

**1.2** Die Vorinstanz hat ein hinreichendes Rechtsschutzinteresse bejaht und ausgeführt, die strittigen Massnahmen bildeten ein Gesamtpaket bzw. Gesamtprojekt, das alle Beschwerdeführenden betreffe (angefochtener Entscheid E. II/2, insb. E. 2.5). Demgegenüber ist die Gemeinde der Auffassung, auf die Beschwerde der Beschwerdeführenden 1-4 sei nicht einzutreten, da diese nicht unmittelbar an der Länggassstrasse wohnen (Beschwerdeführende 1 und 3) bzw. ihr Geschäft betreiben (Beschwerdeführerinnen 2 und 4). Damit seien sie von den Massnahmen nicht genügend spezifisch be-

troffen. Die Beschwerdeführenden 5-7 mit ihren Geschäften an der Länggassstrasse seien insoweit zur Beschwerde legitimiert, als unmittelbar bei ihren Ladengeschäften Parkplätze aufgehoben würden; nicht einzutreten sei auf die Beschwerde aber, soweit sie sich gegen Massnahmen auf weiter entfernten Strassenabschnitten richte (Beschwerdeantwort S. 3 ff.).

**1.3** Mit ihrer Verfügung vom 10. Juli 2019 hat die EG Bern ein neues Parkplatzregime im Länggassquartier erlassen. Dabei handelt es sich um funktionelle Verkehrsbeschränkungen bzw. -anordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01; BGer 1C\_54/2007 vom 6.11.2007 Sachverhalt Bst. A und E. 1.1, 2A.70/2007 vom 9.11.2007 E. 2.1; Philippe Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, Art. 3 SVG N. 16). Die ebenfalls vorgesehenen Radstreifen (vorne Bst. A) sind Markierungen und müssen weder verfügt noch veröffentlicht werden (Art. 74a i.V.m. Anhang 2 Ziff. 6.09 und Art. 107 Abs. 3 Bst. a der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). 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. Eine regelmässige Strassenbenutzung allein ist jedoch nicht ausreichend zur Beschwerdelegitimation; die Verkehrsmassnahme muss für die Betroffenen auch einen Nachteil begründen. Bei der hier interessierenden Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen ist für den Nachteil nach der (älteren) Praxis des Bundesgerichts massgebend, ob damit die Nutzung einer Liegenschaft verunmöglicht oder erheblich erschwert wird (BGer 2A.70/2007 vom 9.9.2007 E. 2.2, 2A.115/2007 vom 14.8.2007 E. 3; darauf verweisend etwa KGer BL 810 19 237 vom 19.2.2020 E. 1.2; Andreas Baumann, in Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, 2013, § 108 N. 4). Bei Geschäftsinhaberinnen und -inhabern wird zudem nach der Rechtsprechung im Kanton Zürich erst dann von einer legitimationsbegründenden Betroffenheit ausgegangen, wenn ein erheblicher Anteil der Kundschaft das betreffende Geschäft tatsächlich mit dem Auto aufsucht und die Parkplatzsuche für sie markant erschwert wird (VGer ZH VB.2006.00422 vom

7.12.2006, in ZBI 2008 S. 111 E. 2.3, VB.2018.00318 vom 11.7.2019 E. 2.4; Wiederkehr/Plüss, Praxis des öffentlichen Verfahrensrechts, 2020, N. 1828; ferner BGer 2A.115/2007 vom 14.8.2007 E. 4). Das Verwaltungsgericht des Kantons St. Gallen stellt demgegenüber weniger hohe Anforderungen und lässt etwa Eigentümerinnen und Eigentümer von Grundstücken zur Beschwerde zu, welche an die von den Verkehrsanordnungen (Aufhebung von Parkplätzen) unmittelbar betroffene Strasse angrenzen (VGer SG B 2020/11 vom 19.8.2020 E. 1).

**1.4** Die Beschwerdeführenden 5-7 sind Gewerbetreibende und führen ihre Geschäfte in Gebäuden direkt an der Länggassstrasse. Unmittelbar vor ihren Ladenlokalen sollen Parkplätze aufgehoben werden. In solchen Fällen hat das Verwaltungsgericht in seiner bisherigen Praxis jedenfalls nicht durchgehend einen Nachweis verlangt, dass die Nutzung der Liegenschaften oder die Kundenerreichbarkeit der Geschäfte erheblich erschwert wird (z.B. VGE 2020/282 vom 17.5.2021 E. 1.1; vgl. aber auch VGE 2012/69 vom 28.2.2013 E. 1.2). Eine hinreichende Betroffenheit verneint hat es hingegen bei einem Dorfbewohner, dem nicht die Stellung eines Anstössers zukam und der weder unmittelbar angrenzend ein Gewerbe betrieb noch dartun konnte, inwiefern er vom strittigen Parkraumkonzept anders als andere Einwohnerinnen und Einwohner oder Strassenbenutzerinnen bzw. -benutzer berührt sein soll (VGE 2009/88 vom 15.7.2009 E. 2.6). Damit übereinstimmend hat das Verwaltungsgericht jüngst im Zusammenhang mit einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit klargestellt, dass für Personen, die in unmittelbarer Nähe des von der Geschwindigkeitsreduktion betroffenen Strassenabschnitts wohnhaft oder gewerblich tätig sind, kein allzu strenger Massstab an den legitimationsbegründenden Nachteil anzusetzen ist (BVR 2021 S. 517 E. 2, insb. E. 2.4 und 2.7). Zwar scheint die bundesgerichtliche Praxis strenger zu sein, soweit es um die Aufhebung öffentlicher Parkplätze geht (E. 1.3 hiervor). Befinden sich die Parkfelder in unmittelbarer Umgebung, hat das Bundesgericht die Beschwerdebefugnis aber jedenfalls nicht zum vornherein verneint (vgl. BGer 2A.115/2007 vom 14.8.2007 E. 4 [Parkplätze direkt gegenüber dem Ladengeschäft]). Die zitierte Rechtsprechung ist zudem im Jahr 2007 in Verfahren ergangen, die noch nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege (OG; BS 3 S. 531 und AS 1992 S. 288,

in Kraft bis 31.12.2006) abgewickelt wurden. Das Bundesgericht nahm daher teils Bezug auf seine Legitimationspraxis zur vormaligen staatsrechtlichen Beschwerde, nach der im Unterschied zur heutigen Rechtslage eine Beeinträchtigung in Rechten (z.B. Grundrechten wie der Eigentumsgarantie) oder rechtlich geschützten Interessen vorausgesetzt war (vgl. für Verkehrsbeschränkungen etwa BGer 14.10.1994, in ZBI 1995 S. 508 E. 2 f.). Es ist daher fraglich, ob die älteren Entscheide überhaupt noch einschlägig sind (zweifelnd auch Martin Bertschi, in Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 3. Aufl. 2014, § 21 N. 51). Selbst wenn dem so wäre, gibt es aber keinen Grund, das schutzwürdige Interesse im Sinn von Art. 79 Abs. 1 Bst. c bzw. Art. 65 Abs. 1 Bst. c VRPG ebenso einschränkend auszulegen. Kantonal weniger hohe Anforderungen an den legitimationsbegründenden Nachteil zu stellen ist bundesrechtlich ohne weiteres zulässig. Der Grundsatz der Einheit des Verfahrens nach Art. 111 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110) wäre nur verletzt, wenn die Legitimation im kantonalen Verfahren enger (und nicht allenfalls grosszügiger) gefasst würde als diejenige für das Rechtsmittel an das Bundesgericht (Art. 89 BGG; vgl. BVR 2021 S. 517 E. 2.1; Michael Pflüger, a.a.O., Art. 65 N. 6, je mit Hinweisen).

**1.5** Die Beschwerdeführenden 5-7 sind somit wesentlich stärker als die Allgemeinheit betroffen, soweit es um die Aufhebung von Parkplätzen unmittelbar vor ihren Geschäften geht, und verfügen insofern über eine spezifische bzw. besondere Beziehung zur Streitsache (vgl. BVR 2021 S. 517 E. 2.7). Die Gemeinde stellt dies im Übrigen nicht in Frage. Sie macht hingegen geltend, die Beschwerdebefugnis sei mit Bezug auf die weiter entfernt liegenden Parkplätze zu verneinen (Beschwerdeantwort S. 4 f.). Gleichzeitig räumt sie allerdings ein, dass die Realisierung der vorgesehenen Velostreifen auf der Länggassstrasse (vorne Bst. A) und damit der Grund für die angeordneten Massnahmen in Frage gestellt wäre, wenn sich die «Aufhebung einzelner Parkfelder» als unzulässig erweisen sollte (Beschwerdeantwort S. 3). Die gemeinsam verfügte und publizierte Parkplatzreduktion wäre somit vollständig aufzuheben, wenn nicht zumindest ein Grossteil der Massnahmen umgesetzt werden könnten. Im vorliegenden Fall können sich daher die zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugten Beschwerdeführenden 5-7 gegen

sämtliche Verkehrsbeschränkungen zur Wehr setzen, da ihnen im Fall des Obsiegens mit der vollständigen Aufhebung des angefochtenen Entscheids ein praktischer Nutzen entstehen würde (vgl. zu diesem Erfordernis statt vieler BVR 2021 S. 517 E. 2.7; Michael Pflüger, a.a.O., Art. 79 N. 2, Art. 65 N. 13 mit weiteren Hinweisen).

**1.6** Die Beschwerdeführenden 1-4 wohnen bzw. betreiben ihr Geschäft im Länggassquartier, aber nicht unmittelbar an der Länggassstrasse oder an einer anderen von den Verkehrsmassnahmen betroffenen Strasse. Ob sie dennoch zur Beschwerde befugt sind, kann offenbleiben: Die Beschwerdeführenden 1-4 haben ihre Beschwerde gemeinsam mit den legitimierten Beschwerdeführenden 5-7 eingereicht, womit die Beschwerde so oder anders umfassend zu beurteilen ist (vgl. zu diesem Vorgehen Michel Daum bzw. Michael Pflüger, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 20a N. 40 bzw. Art. 79 N. 2, Art. 65 N. 3).

**1.7** Anfechtungsobjekt im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht bildet der Entscheid des Regierungsrats vom 11. Dezember 2020; er ist an die Stelle der Verkehrsanordnung der Gemeinde getreten (sog. Devolutiveffekt der Beschwerde; statt vieler BVR 2018 S. 528 E. 3.3). Soweit die Beschwerdeführenden auch die Aufhebung der kommunalen (Allgemein-)Verfügung vom 10. Juli 2019 beantragen (vorne Bst. C), ist daher auf die Beschwerde nicht einzutreten (vgl. BVR 2010 S. 411 E. 1.4; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 74 N. 26, Art. 84 N. 19).

**1.8** Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist unter Vorbehalt des vorstehend Gesagten einzutreten.

**1.9** Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG; zur Prüfungsdichte hinten E. 2.2).

## **2.**

**2.1** Als funktionelle Verkehrsbeschränkung hat das neue Parkplatzregime die Erfordernisse von Art. 3 Abs. 4 SVG zu erfüllen. Solche Anordnun-

gen dürfen nur erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern; aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Dieser «Motivkatalog» für Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen wird praxismässig weit verstanden. Im Wesentlichen ist zu prüfen, ob an der Verkehrsmassnahme ein (in den örtlichen Verhältnissen begründetes) öffentliches Interesse besteht und die Massnahme verhältnismässig ist. Gleiches ergibt sich aus Art. 107 Abs. 5 SSV (vgl. auch Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [BV; SR 101]; zum Ganzen BGer 2A.70/2007 vom 9.11.2007 E. 3.1; VGE 2014/342 vom 8.9.2015 E. 4.1, 2012/473 vom 23.1.2014 E. 3.1; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 56, 77, 79, 111 und 139 f.). Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit besagt, dass eine staatliche Massnahme geeignet und erforderlich sein muss, um das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Die Massnahme hat dann zu unterbleiben, wenn der verfolgte Zweck auch mit einer für die betroffenen Privaten weniger einschneidenden und für das Gemeinwesen gleichermassen vertretbaren Massnahme erreicht werden könnte. Zudem muss sie ein vernünftiges Verhältnis wahren zwischen dem angestrebten Ziel und allfälligen Einschränkungen für die betroffenen Personen (BVR 2019 S. 293 E. 9.4, 2008 S. 360 E. 4.4). Ob diese Voraussetzung gegeben ist, ist durch Gewichten und Abwägen der im konkreten Einzelfall auf dem Spiel stehenden öffentlichen und privaten Interessen zu ermitteln (VGE 2018/88 vom 7.11.2018 E. 3.2 mit Hinweis; vgl. für Grundrechtseingriffe auch BVR 2013 S. 105 E. 5.1).

**2.2** Funktionelle Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend besitzt die verfügende Behörde einen erheblichen Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum und die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen obliegt in erster Linie ihr. Das Verwaltungsgericht auferlegt sich bei der Überprüfung insoweit eine gewisse Zurückhaltung, als die Beurteilung von den örtlichen Verhältnissen abhängt,

welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken. Ein Eingreifen des Gerichts ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (zum Ganzen VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 1.4, 2017/337/338 vom 13.6.2018 [bestätigt durch BGer 1C\_364/2018 vom 29.11.2018] E. 1.2; BGer 2A.194/2006 vom 3.11.2006, in ZBGR 2008 S. 107 E. 3.2; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 14 und 21). Der Spielraum der lokalen Behörden ist auch zu respektieren, wenn es um Parkierungsbeschränkungen geht (vgl. Adrian Haas, Staats- und verwaltungsrechtliche Probleme bei der Regelung des Parkierens von Motorfahrzeugen auf öffentlichem und privatem Grund, Diss. Bern 1994, S. 82).

**2.3** Die EG Bern hat die vorgesehenen Verkehrsmassnahmen in den Projektplänen «Situation Signalisation & Markierung 1:500» umfassend dargestellt (Vorakten 3A1). Im Vordergrund stehen einerseits die Radstreifen, die beidseitig mittels unterbrochener Linien entlang der gesamten Länggassstrasse vom Falkenplatz bis zur Bremgartenstrasse markiert werden sollen, und andererseits die damit einhergehende angepasste Parkplatzordnung (vorne Bst. A). Massnahmen abseits der Länggassstrasse und des Falkenplatzes sind lediglich auf der Fellenbergstrasse und der Erlachstrasse im Einmündungsbereich in die Länggassstrasse vorgesehen (Aufhebung bzw. Verkleinerung von Parkplatzbereichen). Weil die Markierung der Radstreifen weder verfügt noch veröffentlicht werden muss (vorne E. 1.3), beschränkt sich die Verfügung der Gemeinde vom 10. Juli 2019 auf die (teilweise) Neuordnung der Parkplätze. Ob die hier strittigen Massnahmen betreffend die Parkplätze rechtlich zulässig sind, lässt sich allerdings nur unter Berücksichtigung des in den Ausführungsplänen dargestellten Gesamtprojekts und damit unter Einbezug der vorgesehenen Radstreifen beurteilen (vgl. auch Beschwerdeantwort S. 6 sowie vorne E. 1.5).

**2.4** Sachverhaltlich ist die verkehrstechnische Bedeutung der Länggassstrasse als wichtige Ein- und Ausfallachse unbestritten. Die Gemeindestrasse verbindet die Stadt Bern mit dem Agglomerationsgürtel im Nord-

westen (insb. Wohlen, Kirchlindach). Beim Knotenpunkt Falkenplatz geht sie stadteinwärts in die Schanzenstrasse über, die direkt in das westliche Bahnhofsgelände führt. Entsprechend ihrer verkehrstechnischen Bedeutung wird die Länggassstrasse vom motorisierten Individualverkehr, Fussgänger- und Veloverkehr und vom öffentlichen Verkehr (Busse und Postauto) benutzt (angefochtener Entscheid E. III/6.4; Beschwerde S. 18; Beschwerdeantwort S. 9 f.; Protokoll des Augenscheins vom 28. 7.2020 S. 2, Vorakten 3A pag. 158). Es darf von einer erheblichen Verkehrsmenge ausgegangen werden, ohne dass nähere Angaben zum durchschnittlichen täglichen Verkehr erhoben werden müssten (vgl. Replik S. 7 und 9). Im Übrigen hat die Gemeinde auf Zählresultate von zwei Messstellen hingewiesen, die ein erhebliches Verkehrsaufkommen zeigen (vgl. Stellungnahme vom 7.5.2021 S. 3).

**2.5** Die Beschwerdeführenden beantragen den Beizug weiterer Akten. Gemäss Verfügung der Gemeinde vom 16. August 2019 soll die Länggassstrasse in eine neue Tempo-30-Zone einbezogen werden (Beilage 18 zur Beschwerde an das Regierungsstatthalteramt, act. 3A4). Gegen diese Verkehrsbeschränkung wurde beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland Beschwerde erhoben. Das Verfahren ist soweit ersichtlich noch hängig (vbv 57/2019). Wie die nachfolgenden Erwägungen zeigen, ist die Tempo-30-Zone für die Beurteilung der hier strittigen Parkplatzordnung nicht von Belang. Insbesondere ist eine Koordination, wie sie die Beschwerdeführenden verlangen (vgl. Beschwerde S. 14 und Replik S. 7), nicht erforderlich. Der entscheidwesentliche Sachverhalt ergibt sich mit hinreichender Klarheit aus den Akten. Der Beweisantrag wird daher abgewiesen (Beschwerde S. 24; vgl. allgemein BVR 2022 S. 104 E. 5.7; Michel Daum, a.a.O., Art. 18 N. 27 f.).

### **3.**

Nach Ansicht der Beschwerdeführenden besteht kein öffentliches Interesse an den strittigen Verkehrsmassnahmen.

**3.1** Der Regierungsstatthalter verweist auf planerische und gesetzliche Grundlagen, welche im Länggassquartier, namentlich entlang der Länggass-

strasse, zwei Velohaupttrouten vorsehen. Mit Blick auf diese kommunalen und kantonalen Grundlagen liegen die Radstreifen und die dafür notwendige Änderung des Parkplatzregimes nach Ansicht der Vorinstanz im öffentlichen Interesse (angefochtener Entscheid E. III/5.4 ff.).

**3.2** Dem halten die Beschwerdeführenden entgegen, generell-abstrakte Regelungen (Erlasse) sowie lediglich verwaltungsinterne bzw. behördenverbindliche Dokumente seien zur Begründung des für die Anordnung von Verkehrsmassnahmen erforderlichen öffentlichen Interesses ungeeignet. Im Bereich der gesamten Länggassstrasse hätten sich seit 2011 nur 14 registrierte Unfälle mit Fahrradbeteiligung ereignet, womit kein Sicherheitsproblem bestehe. Abgesehen davon soll namentlich aus Gründen der Verkehrssicherheit auf einem grossen Teil der Länggassstrasse eine Tempo-30-Zone signalisiert werden, weshalb zusätzliche Vorkehren wie die hier interessierende Aufhebung von Parkplätzen ohnehin entbehrlich seien. Die Massnahmen lägen folglich nicht in einem konkreten, in den örtlichen Verhältnissen begründeten öffentlichen Interesse. Andernfalls müsste immer und unabhängig von der jeweiligen örtlichen Situation ein öffentliches Interesse an zusätzlicher Verkehrssicherheit bejaht werden (Beschwerde S. 8 ff.).

**3.3** Nach dem kantonalen Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014/27. Mai 2020 ist die Länggassstrasse eine Velofreizeit- und Veloalltagsroute (Hauptverbindung), die sich jedenfalls teilweise in einem Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten befindet (S. 37 und 62; nachfolgend: Sachplan Veloverkehr, einsehbar unter: <[www.bvd.be.ch](http://www.bvd.be.ch)>, Rubrik «Themen/Mobilität/Velo- & Fussverkehr»). In Konkretisierung dieser Planung wird die Strasse im kommunalen Masterplan Veloinfrastruktur als eine radiale Velohauptroute aufgeführt (Dokument «Netzplan» vom November 2020). Der Masterplan gilt als Leitdokument für Projekte auf Gemeindestrassen; er ist von den städtischen Direktionen und Ämtern bei ihren Arbeiten und Planungen zu berücksichtigen (Dokument «Bericht» vom November 2020, S. 10; Unterlagen einsehbar unter: <[www.bern.ch](http://www.bern.ch)>, Rubrik «Themen/Mobilität und Verkehr/Veloverkehr/Velohauptstadt/Infrastruktur»). Anders als die Beschwerdeführenden meinen, wird mit derartigen behördenverbindlichen Planungsinstrumenten durchaus ein grundsätzliches öffentli-

ches Interesse am hier interessierenden Veloweg ausgewiesen (vgl. etwa VGE 2014/214 vom 22.7.2015, in URP 2015 S. 735 E. 5.10).

**3.4** Die Gemeinde will mit den vorgesehenen Massnahmen den motorisierten Verkehr vom Veloverkehr trennen, den Verkehrsfluss verbessern und für die Velofahrenden die Verkehrssicherheit erhöhen (Beschwerdeantwort S. 6 f.). Ziele der Verkehrsplanung und -sicherheit sind ohne weiteres von Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt und stellen ein zulässiges öffentliches Interesse dar (vgl. z.B. VGE 2015/180/181/186 vom 29.11.2016 E. 5.1, 2014/342 vom 8.11.2015 E. 4.2, 2014/209/210 vom 25.11.2015 E. 4; vorne E. 2.1). Es leuchtet nicht ein, weshalb die Aufhebung des Mischverkehrs und die damit einhergehenden Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit ausgerechnet bei der relativ stark befahrenen Länggassstrasse nicht im öffentlichen Interesse liegen sollen, wie die Beschwerdeführenden anzunehmen scheinen. Dasselbe gilt für den Knotenpunkt am Falkenplatz. Ein hinreichender Ortsbezug liegt damit vor, zumal in dieser Hinsicht keine übersteigerten Anforderungen an das öffentliche Interesse zu stellen sind (vgl. Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 76). Ob die Massnahmen tatsächlich einen relevanten Beitrag an die Verkehrssicherheit zu leisten vermögen (vgl. dazu auch Replik S. 6), ist sodann keine Frage der zulässigen Zielsetzung oder des Ortsbezugs, sondern der nachfolgend zu prüfenden Verhältnismässigkeit (hinten E. 4; vgl. BR 24.1.1996, in VPB 60/1996 Nr. 82 E. II/1a, 25.2.1987, in VPB 51/1987 Nr. 51 E. 6b). Die nach Ansicht der Beschwerdeführenden geringe Anzahl der Verkehrsunfälle steht dem öffentlichen Interesse an (noch mehr) Verkehrssicherheit jedenfalls nicht entgegen (vgl. Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 112). Das gilt unabhängig davon, ob auf der Länggassstrasse die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert wird (vorne E. 2.3). Ebenfalls nicht entscheidend ist, dass die Beschwerdeführenden die getroffenen Massnahmen nicht unterstützen. Es liegt in der Natur der Sache, dass es unterschiedliche Auffassungen über Verkehrsanordnungen gibt. Wie weit die Gemeinde auf die verschiedenen Ansichten in der Bevölkerung Rücksicht nehmen will, ist in erster Linie eine politische Frage und führt nicht dazu, dass unter der hier allein massgebenden Rechtskontrolle das öffentliche Interesse zu verneinen wäre (BVR 2004 S. 363 E. 4.3; BGer 1C\_37/2017 vom 16.6.2017 E. 4.3).

**3.5** Die Länggassstrasse ist unbestrittenermassen nicht genügend breit, damit alle Längsparkfelder zusätzlich zu den neuen beidseitigen Velostreifen weiterbestehen können (angefochtener Entscheid E. III/6.3 mit Angaben zu den Breiten; vgl. auch die Pläne «Situation Signalisation & Markierung 1:500», Vorakten 3A1; hinten E. 4.2.3). Um die Radstreifen zu realisieren, hat sich die Gemeinde daher entschlossen, einen Teil der Verkehrsfläche für die Parkplätze dem fahrenden (Velo-)Verkehr zur Verfügung zu stellen (Beschwerdeantwort S. 6 und 8). Das öffentliche Interesse an den Radstreifen erstreckt sich somit auch auf die damit verbundene Aufhebung der Parkplätze.

#### **4.**

Die Beschwerdeführenden bestreiten weiter die Verhältnismässigkeit der Massnahmen (vorne E. 2.1).

**4.1** Die Verkehrsmassnahmen müssen zunächst geeignet sein, um die damit verfolgten öffentlichen Interessen (E. 3 hiervor) zu erreichen.

**4.1.1** Die Vorinstanz hat festgehalten, mit beidseitigen Radstreifen werde die Unfallgefahr verringert und damit die Verkehrssicherheit erhöht. Die Streifen könnten aus Platzgründen aber nur realisiert werden, wenn Parkfelder aufgehoben würden (angefochtener Entscheid E. III/6.2). Auch die Gemeinde hat ausgeführt, die Aufhebung von Längsparkfeldern sei geeignet, den benötigten Platz für die Radstreifen zu schaffen (Beschwerdeantwort S. 8).

**4.1.2** Dem halten die Beschwerdeführenden entgegen, seit 2011 hätten sich nicht mehr als 14 statistisch erfasste Unfälle mit Fahrrädern ereignet. Davon wären mit einem Velostreifen höchstens fünf Unfälle möglicherweise vermeidbar gewesen. Beim Abbiegevorgang würden die Radstreifen die Verkehrssicherheit sogar verschlechtern, da bei getrennter Verkehrsführung die abbiegenden Autos die Radstreifen überqueren müssten. Dieses zusätzliche Gefährdungspotenzial bestehe im Mischverkehr nicht. Überdies scheine die Gemeinde die Verkehrssicherheit nur dann als gegeben zu erachten, wenn zusätzlich zu den Radstreifen auch die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt

werde. Entsprechend habe die Gemeinde auf der Länggassstrasse mittlerweile eine Tempo-30-Zone verfügt. Die hier strittigen Massnahmen seien folglich für sich genommen ungeeignet, die angestrebten Ziele zu erreichen (Beschwerde S. 13 f.).

**4.1.3** Eine Entflechtung des motorisierten Verkehrs vom Veloverkehr führt in der Regel zu einem Sicherheitsgewinn. Dies anerkennen auch die Beschwerdeführenden, stellen sie doch «nicht grundsätzlich in Frage», dass Fahrradstreifen die Verkehrssicherheit positiv zu beeinflussen vermögen (Beschwerde S. 13). Sie befürchten einzig, bei Abbiegemanövern werde es zu gefährlichen Situationen kommen. Bereits im heute herrschenden Mischverkehr haben Autofahrende jedoch insbesondere beim Rechtsabbiegen auf Velofahrerinnen und -fahrer zu achten: Fahrzeuge einschliesslich Fahrräder haben sich grundsätzlich an den rechten Strassenrand zu halten (Art. 34 Abs. 1 SVG) und werden von schnelleren Fahrzeugen links überholt (Art. 35 Abs. 1 SVG). Die langsameren Radfahrenden müssen daher grundsätzlich am rechten Rand des Fahrstreifens fahren und werden von den schnelleren Motorfahrzeugen links überholt (vgl. auch Philippe Weissenberger, a.a.O., Art. 34 N. 4 und 12). Anders als die Beschwerdeführenden meinen (Beschwerde S. 14), reihen sich im Mischverkehr Motorfahrzeuge also in aller Regel nicht hinter den Fahrrädern ein. Markierte Radstreifen am Fahrbahnrand schaffen beim Abbiegen folglich keine bisher nicht vorhandene Gefahrensituation; sie erhöhen im Gegenteil die Aufmerksamkeit der abbiegenden Autofahrenden, wie die Gemeinde nachvollziehbar ausführt (Beschwerdeantwort S. 8). Die geplanten Radstreifen sind mithin ein taugliches Mittel, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

**4.1.4** Die Aufhebung und Neuordnung von Parkplätzen ist geeignet, um den benötigten Platz für die Radstreifen zu schaffen. Dies wird von den Beschwerdeführenden zu Recht nicht bestritten. Die Zielkonformität der Radstreifen umfasst daher auch die Neuordnung des Parkplatzregimes. An der verkehrstechnischen Eignung der Massnahmen ändert nichts, dass es nach Ansicht der Beschwerdeführenden nur wenig Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung gibt und sie die Beibehaltung der Parkplätze für wichtiger halten. Ob sich die Massnahmen angesichts der Unfallzahlen rechtfertigen, ist eine Frage der angemessenen Zweck-Mittel-Relation (näher dazu hinten E. 4.3).

**4.1.5** Die Tempo-30-Zone auf der Länggassstrasse ist soweit ersichtlich noch nicht rechtswirksam (vorne E. 2.5). Für die Beurteilung, ob das neue Parkplatzregime verhältnismässig ist, ist deshalb grundsätzlich von der nach wie vor geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auszugehen, zumal vor Verwaltungsgericht der Sachverhalt im Zeitpunkt des Urteils massgebend ist (vgl. Michel Daum, a.a.O., Art. 25 N. 5). Selbst wenn die Geschwindigkeitsreduktion dereinst realisiert werden sollte, wäre die Wirksamkeit der hier strittigen Verkehrsbeschränkung nicht grundsätzlich in Frage gestellt: Die Radstreifen sowie die Neuordnung der Parkplätze ermöglichen vorab die Aufhebung des Mischverkehrs. Dieser bliebe bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bestehen. Die Radstreifen verbessern zudem die Verkehrssicherheit insbesondere beim Rechtsabbiegen von Autos (vorne E. 4.1.3), wogegen das Tempo-30-Regime namentlich das Linksabbiegen für Velofahrerinnen und -fahrer sicherer machen soll. Schliesslich sollen die Radstreifen verhindern, dass Velofahrerinnen und -fahrer zu nahe an parkierten Autos vorbeifahren und von sich öffnenden Autotüren erfasst werden. Auf die Distanz zwischen Velos und parkierten Autos hat die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit keinen Einfluss (Beschwerdeantwort S. 7 f.; Eingabe der Gemeinde vom 24.1.2020, Vorakten 3A pag. 124). Die beiden Massnahmen zielen somit auf unterschiedliche Gefahrensituationen ab. Dass je die Verkehrssicherheit verbessert werden soll, bedeutet weder, dass die Massnahmen austauschbar sind, noch dass sie sich gegenseitig bedingen. Die Neuordnung der Parkplätze zugunsten von Radstreifen ist also unabhängig von einer allfälligen Geschwindigkeitsreduktion ein wirksames und damit geeignetes Mittel, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

**4.2** Weiter fragt sich, ob die Verkehrsmassnahmen erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

**4.2.1** Nach Ansicht der Vorinstanz ist die (teilweise) Neuordnung der Parkplätze das mildeste Mittel zur Einführung von beidseitigen Radstreifen. Schmalere Radstreifen zugunsten von mehr Parkfeldern seien nicht möglich. Ebenso wenig seien andere Massnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs ersichtlich (angefochtener Entscheid E. III/6.3). Die Gemeinde pflichtet diesen Ausführungen bei und ergänzt, die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit stelle kein gleich geeignetes, milderer Mittel dar. Dasselbe

gelte für das Errichten einer anderen Velohauptroute abseits der Länggassstrasse, soweit alternative Verkehrsführungen unter dem Aspekt der Erforderlichkeit überhaupt zu prüfen seien (Beschwerdeantwort S. 9 f.).

**4.2.2** Die Beschwerdeführenden halten die strittigen Massnahmen für nicht erforderlich. Die Vorinstanz habe sich zu Unrecht auf die Frage beschränkt, ob beidseitige Velostreifen in einer mildereren Umsetzungsvariante möglich seien. Im Rahmen der Erforderlichkeit wäre auch zu prüfen gewesen, ob Alternativen zu den Velostreifen bestünden. Dies sei der Fall: Einerseits habe die Gemeinde die Höchstgeschwindigkeit auf der Länggassstrasse kürzlich auf 30 km/h beschränkt und damit bereits selber ein milderes Mittel verfügt. Andererseits sei der Verlauf der Velohauptroute zu überprüfen. Befände sich diese nicht auf der Länggassstrasse, wären die Velostreifen unnötig und die bestehenden Parkplätze könnten erhalten werden. Die Vorinstanz habe es unterlassen, Alternativrouten als milderes Mittel zu den Parkplatzaufhebungen in Betracht zu ziehen (Beschwerde S. 14 ff.).

**4.2.3** Mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h liessen sich die hier verfolgten Ziele nicht oder nicht gleich wirksam erreichen (vorne E. 4.1.5), womit sie als milderes Mittel zum vornherein ausser Betracht fällt. Angesichts der vielschichtigen Auswirkungen der Verkehrsplanung ist für die Rechtsmittelbehörde zudem kaum abschätzbar, ob das Umlegen der Velohauptroute eine umsetzbare, gleich geeignete und im Vergleich zu Parkplatzaufhebungen «mildere» Massnahme wäre, insbesondere auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass von der anderen Routenführung weitere Interessen und Private betroffen wären. Der Gestaltungsspielraum der verfügenden Behörde erstreckt sich folgerichtig auch auf die Wahl des Vorgehens und ist von den Rechtsmittelbehörden zu respektieren (vorne E. 2.2; ferner Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 113). Die vorgesehenen Massnahmen lassen sich mit Blick auf das bisher Erwogene auf sachliche und nachvollziehbare Gründe stützen. Die Vorinstanz war somit weder gehalten noch berechtigt, in die Verkehrsplanung der EG Bern einzugreifen und zu prüfen, ob allenfalls auch eine Umlegung der Velohauptroute denkbar wäre. Sie hat sich entgegen der Ansicht der Beschwerdeführenden zu Recht auf die Frage konzentriert, ob die von der Gemeinde gewählten Massnahmen in einer milderen Umsetzungsvariante möglich sind. Dies ist gemäss den zutreffenden Er-

wägungen der Vorinstanz nicht der Fall, was von den Beschwerdeführenden auch nicht in Frage gestellt wird. Angesichts der knappen Platzverhältnisse ist die Gemeinde bereits von der Empfehlung des Masterplans Veloinfrastruktur abgewichen, wonach die Radstreifenbreite auf Velohaupttrouten im Optimalfall 2,5 m betragen soll (Dokument «Standards», S. 9 f.). Sie hat die Standards damit situationsbedingt angepasst und den lokalen Gegebenheiten gebührend Rechnung getragen, wie dies der Masterplan verlangt (Dokument «Bericht», S. 11). Mehr Parkplätze wären gemäss den unbestrittenen Erwägungen der Vorinstanz erst dann möglich, wenn die Radstreifen weniger als 1,2 m breit wären und damit unterhalb der von der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) empfohlenen Mindestbreite lägen (angefochtener Entscheid E. III/6.3). Bei einer derartigen Verschmälerung würde aber der Zweck nach mehr Verkehrssicherheit vereitelt. Die angeordneten Verkehrsbeschränkungen sind somit erforderlich.

**4.3** Näher zu prüfen ist schliesslich das Verhältnis zwischen den mit den Verkehrsmassnahmen verfolgten Zielen und den damit einhergehenden Einschränkungen (Zweck-Mittel-Relation).

**4.3.1** Die Vorinstanz hat festgestellt, dass von den insgesamt über 90 Parkplätzen im Bereich der Länggassstrasse rund 30 Prozent ersatzlos aufgehoben werden sollen. Betroffen seien jedoch lediglich (weisse) Kurzzeitparkplätze; in der blauen Zone würden keine Parkfelder aufgehoben. Die Parkplatzsituation sei insbesondere im Bereich Falkenplatz/Hallerstrasse angespannt. Gerade hier sei es indes besonders wichtig, die Verkehrssicherheit der Radfahrerinnen und -fahrer zu erhöhen, handle es sich doch um einen neuralgischen Punkt mit besonders viel Verkehr einschliesslich Bushaltestellen (angefochtener Entscheid E. III/6.4). Die Gemeinde hält ergänzend fest, es würden weiterhin Kurzzeitparkplätze auf der Länggassstrasse zur Verfügung stehen, wenn auch in geringerer Zahl. Auch in der vorderen Länggasse und in der Nähe des Falkenplatzes verblieben für Autofahrerinnen und -fahrer genügend Abstellplätze. Abgesehen davon könne das Gebiet auch ohne Auto gut erreicht werden (Beschwerdeantwort S. 10 ff.).

**4.3.2** Die Beschwerdeführenden sind der Ansicht, eine Interessenabwägung zugunsten des Veloverkehrs sei nicht zulässig. Es bestehe kein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis für Velofahrerinnen und -fahrer, wie die geringe An-

zahl der Unfälle zeige. Das öffentliche Interesse an den strittigen Massnahmen sei daher – soweit es überhaupt bestehe – gering. Demgegenüber sei die Parkplatzsituation auf der gesamten Länggassstrasse angespannt. Das Parkplatzangebot genüge für die Bedürfnisse des Quartiers mit der Universität sowie verschiedenen Restaurants und Gewerbetreibenden bereits heute nicht. Die Aufhebung von Kurzzeitparkplätzen auf der Länggassstrasse wirke sich daher auch negativ auf die Anwohnerschaft aus, da einerseits die blauen Zonen noch stärker beansprucht würden und andererseits der Suchverkehr zunehme (Beschwerde S. 17 ff.).

**4.3.3** Auf der verkehrsreichen Länggassstrasse und dem Knotenpunkt am Falkenplatz treffen die Interessen von zahlreichen und unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden aufeinander. Bei der Abwägung dieser Interessen kommt der Gemeinde als verfügende Behörde ein Beurteilungsspielraum zu (vorne E. 2.2; als Beispiel etwa BGer 1C\_44/2017 vom 19.7.2017 E. 3.1 und 3.4 [Änderung einer bestehenden Signalisation]). Die EG Bern hat nachvollziehbar auf die grosse Bedeutung der Länggassstrasse für den Veloverkehr und auf ihre Förderungsbestrebungen zugunsten des Veloverkehrs hingewiesen (vorne E. 3.3). Auch auf kantonaler Ebene ist das Anliegen anerkannt, den Veloverkehr namentlich in Zentren zu fördern sowie ein attraktives und sicheres Netz an Velorouten für den Alltags- und Freizeitverkehr zu etablieren (vgl. Richtplan 2030 des Kantons Bern, Zielsetzungen B\_21 und B\_83 [einsehbar unter: <[www.be.ch/richtplan](http://www.be.ch/richtplan)>]; Sachplan Veloverkehr, S. 11 f.). Die Gemeinde durfte daher diese Interessen bei ihrer Verkehrsplanung unabhängig von der konkreten Anzahl Unfälle hoch gewichten. Die Vorinstanz hat zu Recht nicht in den Spielraum der Gemeinde eingegriffen. Inwieweit die vorinstanzlichen Erwägungen dabei «tatsachenwidrig» sein sollen (Beschwerde S. 20), ist nicht erkennbar, zumal der Regierungsstatthalter von denselben Unfallzahlen ausgegangen ist wie die Beschwerdeführenden (vgl. angefochtener Entscheid E. III/6.2 und Beschwerde insb. S. 10). Dass die Beschwerdeführenden mit dem Ergebnis der Würdigung nicht einverstanden sind, bedeutet jedenfalls nicht, dass die Vorinstanz unhaltbare tatsächliche Annahmen getroffen hätte.

**4.3.4** Den vorgesehenen Massnahmen stehen die Interessen des motorisierten Verkehrs an genügend Parkplätzen gegenüber. Da einzelne Park-

plätze neu geschaffen werden sollen, stehen nach Umsetzung der Massnahmen im Bereich der Länggassstrasse immerhin noch (etwa) 67 öffentliche Parkplätze zur Verfügung (angefochtener Entscheid E. III/6.4). Zudem sind auf den umgebenden Quartierstrassen zahlreiche Parkplätze in der blauen Zone vorhanden (Protokoll des Augenscheins vom 28. 7.2020 S. 6, Vorakten 3A pag. 162; Stellungnahme der Gemeinde vom 7.8.2020, Vorakten 3A pag. 172). Die Beschwerdeführenden weisen zwar auf eine aus ihrer Sicht angespannten Parkplatzsituation hin. Es ist jedoch in der Innenstadt vielerorts so, dass ein freier Platz nicht immer leicht zu finden ist. Dem Gemeinwesen ist es nicht verwehrt, Massnahmen zu treffen, die zur Folge haben, dass bestimmte Betriebe für den motorisierten Individualverkehr weniger günstig gelegen sind als vorher. Dass die strittigen Verkehrsmassnahmen mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen verbunden wären, machen die gewerbetreibenden Beschwerdeführenden nicht substantiiert geltend (vgl. etwa Replik S. 11; allgemein dazu VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 4.5.4; Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I, 5. Aufl. 2020, Art. 16-18 N. 10). Selbst wenn sich im näheren Umkreis einmal kein freier Parkplatz mehr finden lassen sollte, liegen die Geschäfte der Beschwerdeführenden in Fussdistanz zum Hauptbahnhof mit dem dortigen Parking. Die Luftlinie zwischen dem Liftzugang zum Bahnhofparking auf der Grossen Schanze und den Geschäften der Beschwerdeführenden 5-7 liegt ungefähr zwischen 230 m und 475 m (Geoportal des Kantons Bern, Basiskarte, einsehbar unter: <[www.geo.apps.be.ch](http://www.geo.apps.be.ch)>). Diese Strecke ist zu Fuss durchaus in einem Zeitraum von 5-10 Minuten zu bewältigen; jedenfalls liegt der Zeitbedarf nicht wesentlich höher (vgl. Replik S. 12). Zudem sind die Geschäfte gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Die Busse der Linie Nr. 20 fahren an Werktagen während den Ladenöffnungszeiten mindestens im Sechs-Minuten-Takt vom Hauptbahnhof in die nahegelegene Länggasse (vgl. Fahrplan, einsehbar unter: <[www.bernmobil.ch](http://www.bernmobil.ch)>, Rubrik «Linien & PDF-Fahrpläne»). Die Betriebe können von der guten Erschliessung profitieren, auch wenn sich nicht alle Arbeitswege und Besorgungen ohne Auto erledigen lassen (vgl. Replik S. 11). Schliesslich ist der Güterumschlag unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben nach wie vor möglich (Art. 18 Abs. 4 und Art. 21 Abs. 2 und 3 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Die Geschäfte der Beschwerdeführerinnen 2 und 4 befinden sich zwar etwas weiter hinten im Quartier und liegen nicht direkt an der Läng-

gassstrasse. Dennoch sind auch sie mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Zudem sind die angrenzenden Quartierstrassen von der Parkplatzaufhebung nicht betroffen. Dasselbe gilt für die Beschwerdeführer 1 und 3 als private Anwohner. Die vorgesehene Aufhebung etlicher Kurzzeitparkplätze auf der Länggassstrasse ändert nach dem Gesagten nichts daran, dass nach wie vor genügend öffentlicher Parkraum zur Verfügung steht. Dieser Schluss kann ohne weitere Untersuchungen zur «Auslastung der Parkplätze in der blauen Zone» gezogen werden (vgl. Replik S. 12). Bei diesen Gegebenheiten durfte die Gemeinde der Förderung des Fahrradverkehrs sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und -fahrer den Vorrang einräumen vor dem Anliegen der Beschwerdeführenden bzw. der Parkplatzbenützerinnen und -benützer.

**4.4** Nach dem Gesagten hat die Vorinstanz die strittigen Verkehrsbeschränkungen zu Recht als verhältnismässig beurteilt. Der angefochtene Entscheid hält der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde erweist sich in allen Teilen als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist (vorne E. 1.6 und 1.7).

## **5.**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftbarkeit kostenpflichtig (Art. 108 Abs. 1 i.V.m. Art. 106 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (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. 4'000.--, werden den Beschwerdeführenden auferlegt.

3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

4. Zu eröffnen:

- Beschwerdeführer
- Beschwerdegegnerin
- Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland

Der Abteilungspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

#### **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.