

100.2023.106U
BUC/FRM/SRE

Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 5. Februar 2025

Verwaltungsrichter Daum, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Bürki, Verwaltungsrichterin Steinmann
Gerichtsschreiberin Fritschi

A. _____
vertreten durch Fürsprecher...
Beschwerdeführer

gegen

Einwohnergemeinde Bern
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bundesgasse 38, 3011 Bern
Beschwerdegegnerin

und

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend Verkehrsbeschränkung; Tempo-30-Zone Schwarzenburgstrasse
(Entscheidung der Regierungsstatthalterin des Verwaltungskreises
Bern-Mittelland vom 3. März 2023; vbv 255/2021)



Prozessgeschichte:

A.

Die Einwohnergemeinde (EG) Bern (Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern [TVS]) publizierte am 18. August 2021 im Anzeiger für die Region Bern folgende Verkehrsbeschränkungsverfügungen:

«Neue Massnahme
Zonensignalisation
Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
Schwarzenburgstrasse, zwischen Weissensteinstrasse und Eigerplatz,
in beiden Fahrtrichtungen.
Die vorliegende Massnahme führt zu einer Erweiterung bzw. Zusammenführung der Zone Mattenhof/Hocälusquartier – Lentulusstrasse, Cäcilienstrasse und Hopfenweg gemäss Zustimmungsverfügung Nr. 355-89 vom 23. Juni 1989 und Zone Beaumont – Beaumontweg und Bürkiweg gemäss Zustimmungsverfügung Nr. 3-961 vom 17. Januar 1996.

[...]

Neue Massnahme
Die bestehenden Signalisation Abbiegen nach links verboten, von der Schwarzenburgstrasse in die Cäcilienstrasse, wird neu mit dem Zusatz «ausgenommen Fahrräder» ergänzt.»

Das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) stimmte der Zonensignalisation Höchstgeschwindigkeit 30 km/h am 30. Juni 2021 zu.

B.

Dagegen erhob A. _____ am 17. September 2021 Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland. Mit Entscheid vom 3. März 2023 stellte die Regierungsstatthalterin fest, dass die Verkehrsmassnahme betreffend Abbiegen in Rechtskraft erwachsen sei, und wies die Beschwerde ab.

C.

Dagegen hat A. _____ am 5. April 2023 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Er beantragt, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben. Ferner sei die am 18. August 2021 publizierte Verkehrsbeschränkungsverfügung (Tempo-30-Zone) ebenfalls aufzuheben.

Das Regierungsstatthalteramt hat mit Vernehmlassung vom 9. Mai 2023 am angefochtenen Entscheid unter Hinweis auf dessen Begründung festgehalten. Die EG Bern hat mit Beschwerdeantwort vom 29. Juni 2023 beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden könne. Mit (unaufgeforderter) Eingabe vom 13. September 2023 und Stellungnahme vom 5. Oktober 2023 (Replik) hat sich A. _____ erneut zur Sache geäußert, woraufhin das Regierungsstatthalteramt am 2. November 2023 und die EG Bern am 21. Dezember 2023 (Duplik) ebenfalls jeweils eine weitere Stellungnahme eingereicht haben.

Den Verfahrensbeteiligten wurde mit Verfügung vom 15. Juli 2024 Gelegenheit gegeben, sich zum anwendbaren Recht zu äussern. Die Vorinstanz hat mit Schreiben vom 23. Juli 2024 auf eine Stellungnahme verzichtet. Am 5. August 2024 haben sich A. _____ und am 13. August 2024 die EG Bern entsprechend geäußert. Sie halten an ihren bisherigen Anträgen 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.

1.2 Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt. Er hat im Verfahren vor der Vorinstanz nachvollziehbar dargelegt, weshalb er trotz des kurzen Weges an seinen Arbeitsort (Büro an der ...strasse, ...) aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit als ... und ... mit diversen externen Kundenbesuchen auf den täglichen Gebrauch seines Personenwagens angewiesen ist und weshalb die Alternativroute über die Brunnmattstrasse für ihn weniger attraktiv ist. Die oftmalige Routenwahl über die Schwarzenburgstrasse ist aufgrund des regelmässigen Parkierens in der Lentulusstrasse plausibel dargelegt. Es ist damit davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer den mit der Beschränkung belegten Abschnitt der Schwarzenburgstrasse über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, kurzen zeitlichen Abständen – mithin regelmässig – nutzt, weshalb er ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids hat (Art. 79 Abs. 1 VRPG; BGer 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20.3.2018, in URP 2018 S. 660 E. 2.1; BVR 2021 S. 517 E. 2.4 f. mit weiteren Hinweisen; neuerdings VGE 2023/35 vom 28.11.2024 E. 3.1 ff. und BGE 150 II 444 [BGer 1C_615/2021 vom 15.3.2024] nicht publ. E. 1.1), was die Beschwerdegegnerin denn auch nicht (mehr) bestreitet (vgl. Beschwerdeantwort II/Ziff. 2; vgl. aber Beschwerdeantwort vom 7.12.2021 II/Ziff. 1, Vorakten RSA [act. 4A] pag. 15 f.; vgl. auch bereits angefochtener Entscheid E. I/3).

1.3 Der Beschwerdeführer beantragt mit seinem ersten Rechtsbegehren die vollständige Aufhebung des angefochtenen Entscheids (vgl. vorne Bst. C). Im Licht der Begründung (vgl. BVR 2016 S. 560 E. 2, 2011 S. 391 E. 3.3) ist dieser Antrag dahingehend zu verstehen, dass die Feststellung der Rechtskraft der Verkehrsmassnahme betreffend Abbiegen nicht beanstandet wird (vgl. angefochtener Entscheid E. I/2 sowie Entscheiddispositiv-Ziff. 1), sondern ausschliesslich die Abweisung der Beschwerde vom 17. September 2021 angefochten wird (vgl. vorne Bst. B). Soweit der Beschwerdeführer mit seinem zweiten Rechtsbegehren auch die Aufhebung der kommunalen (Allgemein-)Verfügung vom 18. August 2021 beantragt (Tempo-30-Zone; vgl. vorne Bst. C), ist auf die Beschwerde nicht einzutreten. Anfechtungsobjekt im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht bildet der Entscheid der Regierungsstatthalterin vom 3. März 2023, welcher an die

Stelle der Verkehrsanordnung der Gemeinde getreten ist (sog. Devolutiv-effekt der Beschwerde; statt vieler BVR 2022 S. 515 E. 1.7 mit Hinweisen).

1.4 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.

1.5 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG).

2.

Zu den rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen für die Beurteilung der strittigen Verkehrsbeschränkung (Tempo-30-Zone) betreffend die Schwarzenburgstrasse, Streckenabschnitt Eigerplatz bis Kreuzung Weissensteinstrasse, ergibt sich was folgt:

2.1 Per 1. Januar 2023 wurden die Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) sowie die Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3; nachfolgend: ZonenV) teilweise revidiert (AS 2022 498). Die Änderungen bezwecken insbesondere die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen. Namentlich ist für die Anordnung einer entsprechenden Zone auf nicht verkehrsorientierten Strassen (letztere neu definiert in Art. 1 Abs. 9 SSV) kein Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) und Art. 108 Abs. 4 SSV mehr vorgeschrieben (Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV; Art. 2a Abs. 5 SSV). Auch müssen keine qualifizierten öffentlichen Interessen im Sinn von Art. 108 Abs. 2 SSV mehr gegeben sein, sondern es genügen die (allgemeinen) Voraussetzungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG (vgl. Erläuterungen des UVEK zur Teilrevision der SSV vom 24.8.2022 [nachfolgend: Erläuterungen UVEK], S. 2 f. [zu Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV], einsehbar unter: <www.admin.ch>, Rubriken «Dokumentation/Medienmitteilung/24.8.2022/Die Einführung von Tempo-30-Zonen erleichtern und Fahrgemeinschaften fördern»; BGE 150 II 444 E. 3.3). – Das Bundesgericht erkannte in

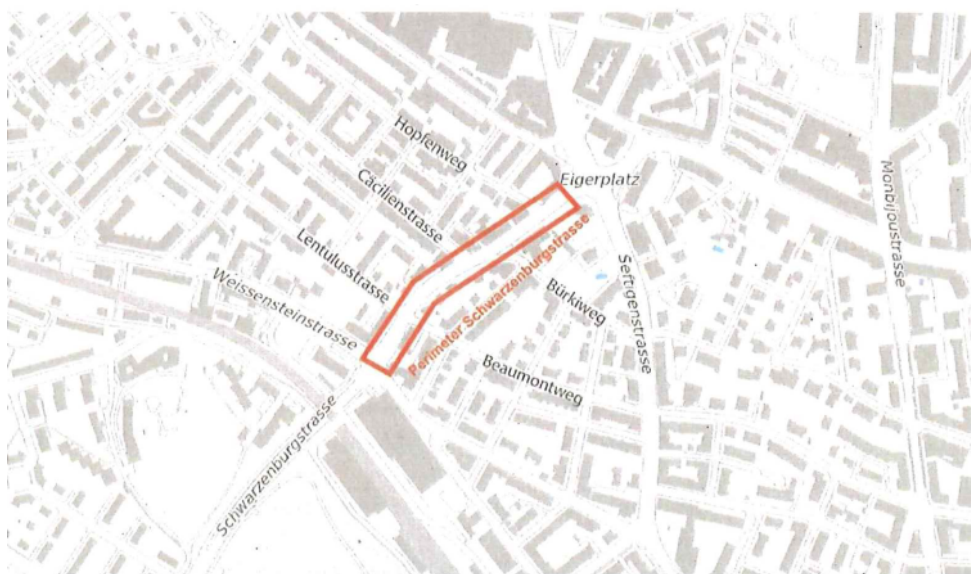
BGE 150 II 444 (Bestätigung von VGE 2020/68 vom 8.9.2021 betreffend die Elfen- und Brunnadernstrasse in der Stadt Bern), dass die vorgenannten Änderungen auf hängige Verfahren anwendbar sind (vgl. E. 3.3.1 f.). Soweit diese den hier zu beurteilenden Sachverhalt überhaupt erfassen (vgl. hinten E. 3.1 f. [bezüglich Gutachtenspflicht im konkreten Fall] und 4.2 [bezüglich Zoneinbezug]), gelangt folglich auch für das vorliegende Verfahren das neue Recht zur Anwendung, was unbestritten ist (vgl. Stellungnahmen des Beschwerdeführers und der Gemeinde vom 5. bzw. 13.8.2024 [act. 20 f.]).

2.2 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 SSV). Die zulässigen Herabsetzungsgründe werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend umschrieben (vgl. BGE 136 II 539, in URP 2010 S. 615 E. 2.2; BGer 1C_206/2008 vom 9.10.2008 E. 2.1). Als abweichende Höchstgeschwindigkeit ist innerorts 30 km/h grundsätzlich zulässig (Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV), wobei bei einer verkehrorientierten Strasse der Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden kann (vgl. Art. 2a Abs. 6 SSV). Dabei geht es der Sache nach um sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (vgl. BGE 136 II 539, in URP 2010 S. 615 E. 1.1 und 2.2; BVR 2021 S. 517 [VGE 2020/65 vom 8.9.2021] nicht publ. E. 3.1; VGE 2016/346 vom 31.7.2017 E. 3.1; neuerdings auch etwa BGE 150 II 444 E. 3.2). 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 eine (wichtige) Gemeindestrasse handelt (vgl. Geoportal des Kantons Bern, Karte «Übergeordnetes Strassennetz», einsehbar unter: <www.topo.apps.be.ch/pub/map/>), war die Gemeinde für die umstrittene

Anordnung zuständig. Die für die Geschwindigkeitsbeschränkung erforderliche Zustimmung des TBA liegt vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. d SV; Vorakten Gemeinde [act. 4A1] Beilage 3).

2.3 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 BVR 2022 S. 515 E. 2.2; ferner BGE 150 II 444 E. 3.5; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 80 N. 14 und 21).

2.4 Die Gemeinde will eine Strecke von rund 300 m (Messung mittels des Geoportals des Kantons Bern, Basiskarte, einsehbar unter: <www.map.apps.be.ch/pub>) auf der Schwarzenburgstrasse, Abschnitt Eigerplatz bis Weissensteinstrasse, in die östlich und westlich angrenzenden Tempo-30-Zonen der Quartiere Sulgenbach und Mattenhof einbinden (vgl. Situationsplan vom 5.10.2020 [nachfolgend: Situationsplan], Vorakten Gemeinde [act. 4A1] Beilage 7, sowie die folgende Abbildung im Gutachten B._____ AG «Tempo 30 Zone Schwarzenburgstrasse» vom 5.11.2020 [nachfolgend: Gutachten] Ziff. 1.2 S. 7, Vorakten Gemeinde [act. 4A1] Beilage 1):



Perimeter Neueinführung Tempo 30

Auf dem relevanten Abschnitt der Schwarzenburgstrasse gilt aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Strasse verbindet die Stadt Bern mit Köniz und ist eine wichtige Busroute der Bernmobil-Linien 10 und 31 (vgl. auch hinten E. 4.3.2). Sie weist ein Gefälle von 5-6 % und gemäss Verkehrserhebungen vom Juni 2020 einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 4'500 Fahrzeugen auf, wobei der Schwerverkehrsanteil um die 8 % liegt (Busse der Linien 10 und 31 miteinberechnet; ohne Busse: 1.5 %; Gutachten Ziff. 1.2 S. 7, Ziff. 2.1 10 f. und Ziff. 2.2 S. 14; vgl. auch hinten E. 4.3.2). Es handelt sich um eine Strasse des Basisnetzes (vgl. Teilverkehrsplan für den motorisierten Individualverkehr des Stadtteils III vom August 2012, S. 13 f., einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Strategien und Projekte/Strategien und Konzepte/Teilverkehrspläne MIV»; Gutachten Ziff. 2.1 S. 10 und Ziff. 5.1 S. 23; vgl. auch hinten E. 4.4.2). Auf der Schwarzenburgstrasse verläuft zudem die Velohauptroute 6 im Korridor Mattenhof-Köniz (vgl. Masterplan Veloinfrastruktur – Netzplan vom November 2020, einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Veloverkehr/Infrastruktur/Masterplan Veloinfrastruktur»; Gutachten Ziff. 2.1 S. 11).

3.

3.1 Gemäss dem anwendbaren revidierten Recht (vgl. vorne E. 2.1) ist bei einer geplanten Herauf- oder Herabsetzung der bundesrätlich festgesetzten Höchstgeschwindigkeit auf einer Strassenstrecke zuerst zu klären, ob es sich bei dieser um eine verkehrsorientierte Strasse handelt. Die Antwort bestimmt darüber, ob für die Änderung der Höchstgeschwindigkeit ein Gutachten erforderlich ist (vgl. Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 und 4^{bis} SSV; BGE 150 II 444 E. 4.1 und 5.1). Der Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» stammt aus dem Bau- und Planungsrecht und ist heute in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) festgelegt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um übergeordnete Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind (vgl. Art. 1 Abs. 9 SSV). Sie bilden das übergeordnete Netz (vgl. Erläuternder Bericht des Bundesamts für Strassen [ASTRA] zur Teilrevision der SSV vom 10.11.2021 [nachfolgend: Bericht ASTRA], Ziff. 3.1 [zu Art. 1 Abs. 9 SSV], einsehbar unter: <www.astra.admin.ch>, Rubriken «Dokumentation/Medienmitteilung/10.11.2021/Einfacheres Verfahren zur Einführung von Tempo-30-Zonen und neues Symbol für Carpooling/Vernehmlassungsunterlagen»; ferner BGE 150 II 444 E. 4.1). – Es ist unbestritten, dass es sich beim betroffenen Abschnitt der Schwarzenburgstrasse als Teil des Basisnetzes um eine verkehrsorientierte Strasse handelt (vgl. Beschwerde III/B/Ziff. 4; angefochtener Entscheid E. II/9.1; Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 7; Gutachten Ziff. 2.1 S. 10 und Ziff. 5.1 S. 23; Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 5.8.2024 [act. 20] S. 1 f.; Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 13.8.2024 [act. 21] S. 2; vgl. auch vorne E. 2.4). Daran ändert nichts, dass dieser in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden soll (vgl. Erläuterungen UVEK, S. 1 [zu Art. 2a Abs. 5 und 6] und S. 3 [zu Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV]; BGE 150 II 444 E. 3.3 [Zitierung der Vernehmlassung des ASTRA im konkreten Fall]; zum Zoneneinbezug vgl. hinten E. 4.2). Für die Temporeduktion gilt demnach (wie bisher) die Gutachtenspflicht.

3.2 Bevor die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden darf, ist also 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). Der Inhalt des erforderlichen Gutachtens wurde in aArt. 3 ZonenV (ursprüngliche Fassung vom 28.9.2001 [AS 2002 149]) näher umschrieben (BGE 136 II 539, in URP 2010 S. 615 E. 3.2; BGE 150 II 444 E. 6.1 mit Hinweisen). Dieser Artikel ist auf den 1. Januar 2023 gestrichen worden (vgl. AS 2022 499; Bericht ASTRA, Ziff. 3.2; vgl. auch vorne E. 2.1). Die auf dieser Rechtsgrundlage entwickelte Rechtsprechung verliert dadurch aber nicht etwa ihre Tragweite. Vielmehr gilt weiterhin, dass ein Gutachten die Voraussetzungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV) an den örtlichen Gegebenheiten zu prüfen hat und sich mit den eingangs dieser Erwägung angeführten Vorgaben befasst. Auch ist das Gutachten nicht isoliert zu betrachten, sondern es kann zur Ergänzung und Konkretisierung der darin enthaltenen Informationen auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden. Entscheidend bleibt, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zu prüfen, wobei ausreichend ist, wenn nicht ausschlaggebende Voraussetzungen bloss kurz und summarisch behandelt werden (vgl. BGE 150 II 444 E. 6.3 und 6.5 mit Hinweisen). Weiter hängen die Anforderungen an Inhalt und Umfang des Gutachtens vom Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung, von den örtlichen Gegebenheiten und davon ab, wie stark verkehrorientiert eine Strasse ist. So sind diese umso strenger, je stärker verkehrorientiert die zu beurteilenden Strassen sind, bzw. umso geringer, je weniger verkehrorientiert die zu beurteilenden Strassen sind. Entsprechend ist der Ermessensspielraum der zuständigen Behörde bei der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auch umso grösser, je weniger stark die betroffene Strasse verkehrorientiert ist (BGE 150 II 444 E. 6.5; zu den Anforderungen vgl. auch 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; zum Ganzen: BVR 2021 S. 5 E. 4.2). Dient die Geschwindigkeitsreduktion (auch) der Lärmsanierung, müssen im Gutachten insbesondere die Konsequenzen der Temporeduktion aus Lärmsicht (akustische Wirkungen, Änderung der Störwirkung auf die Anwohnenden) 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 Hinweisen; vgl. auch BGE 150 II 444 E. 7.3).

3.3 Die Vorinstanz ist zum Schluss gekommen, dass das von der Gemeinde eingeholte Gutachten den voranstehenden Kriterien genügt (vgl. angefochtener Entscheid E. II/4). Der Beschwerdeführer hält indes an seiner bisherigen Kritik am Gutachten fest und bringt zum einen vor, dieses sei unvollständig. So lasse es insbesondere offen, inwiefern eine Temporeduktion die angeführten Unfälle verhindert hätte, und enthalte auch keine genauere Auflistung der verschiedenen Lärmquellen. Weiter trage das Gutachten dem Umstand einer zunehmenden Anzahl von Elektrofahrzeugen auf den Strassen keine Rechnung. Es analysiere auch keine Alternativmassnahmen (vgl. Beschwerde III/C/Ziff. 2/a, III/D/Ziff. 3 und 5 sowie III/E/Ziff. 12; Replik III/Ziff. 2). Zum andern enthalte das Gutachten unrichtige Informationen. Es gehe davon aus, dass die Geschwindigkeitsreduktion zu einer Lärmreduktion von 3 dB(A) führen würde. Dies treffe aber nur zu, wenn sämtliche Verkehrsteilnehmenden die erlaubte Höchstgeschwindigkeit fahren würden, was jedoch nicht der Fall sei, weshalb von einer geringeren Lärmreduktion auszugehen sei; die Ergebnisse des Gutachtens bezüglich Lärm würden demnach nicht stimmen (vgl. Beschwerde III/D/Ziff. 1 f. und III/E/Ziff. 14). Das Gutachten basiere zudem auf der ZonenV, nicht aber auf der SSV, und erfülle deshalb die Vorgaben von Art. 108 SSV nicht (vgl. Replik III/Ziff. 2).

3.4 Infolge eines Stadtratsbeschlusses vom August 2018, auf der Schwarzenburgstrasse ohne bauliche Massnahmen eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen zu realisieren und Tempo-30 einzuführen, veranlasste die Gemeinde eine Machbarkeitsstudie. Auf deren Basis wurde entschieden, auf die Kernfahrbahn-Lösung zu verzichten und stattdessen die Einführung von Tempo 30 mit Integration in die angrenzenden Tempo-30-Zonen weiterzuverfolgen (gemäss dieser Variante 3 sind infolge der starken Verkehrsorientierung der Strasse keine weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorgesehen). Aus diesem Anlass hat die Gemeinde das erwähnte Gutachten

eingeholt (vgl. zum Ganzen Gutachten Ziff. 1.1 und 1.3 S. 7 f.). Dieses beschreibt die aktuelle Situation u.a. mit einer umfangreichen und differenzierten Analyse der Nutzung im betroffenen Umfeld (motorisierter Verkehr, Velo- und Fussverkehr), der Verkehrsbelastung (DTV von knapp 4'500; vgl. vorne E. 2.4) und der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten sowie der Lärmbelastung und Verkehrssicherheit (inkl. Sichtweiten; Ziff. 2 S. 10-19). Gestützt auf die daran anschliessende Beurteilung der Ziele (primär: Erhöhung Verkehrssicherheit, u.a. Schulwegsicherheit, Sicherheit des Veloverkehrs und des Fussverkehrs bei Querungen; zudem: Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität, indem u.a. die Lärmbelastung für die Liegenschaften reduziert wird) nach Massgabe von Art. 108 SSV (Ziff. 3 f. S. 19-22) erörtert das Gutachten die zu beurteilenden Massnahmen (Ziff. 5 f. S. 23 f.) und schliesst mit folgender Empfehlung (Ziff. 7 S. 24):

«Mit einer Senkung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit lässt sich die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Ausserdem wird eine Anpassung an die vorhandene Siedlungsstruktur erreicht. Der Verkehr wird ausserdem bei niedriger Geschwindigkeit verflüssigt und die Umweltbelastungen reduziert, namentlich auch die Lärmbelastung. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen können die Ziele erreicht werden. Die Einführung einer Tempo-30-Zone wird empfohlen.»

3.5 Das Gutachten ergibt im Licht der massgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen gewürdigt, dass grundsätzlich darauf abgestellt werden kann, um die Verkehrsbeschränkung der Rechtmässigkeitskontrolle zu unterziehen, wie die Vorinstanz zutreffend erwogen hat (angefochtener Entscheid E. II/4.11): Zunächst kann auch mit Blick auf die Machbarkeitsstudie nicht gesagt werden, es befasse sich nicht mit Alternativen bzw. Varianten für die Höchstgeschwindigkeitsreduktion (z.B. weitergehende Separierung der Verkehrsarten oder Bushaltestellenverschiebung zur Sichtweitenoptimierung; vgl. Gutachten Ziff. 2.1 S. 11 f., Ziff. 2.4 S. 17 f.; zutreffend Duplik III/Ziff. 4; vgl. auch hinten E. 4.6.3) oder habe sich nicht mit einer zeitlichen Beschränkung der Massnahme auseinandergesetzt (vgl. Gutachten Ziff. 4.3 S. 22). Das Gutachten enthält sodann insbesondere eine vertiefte Beurteilung der Sicherheitsdefizite, die massgeblich auf die Problematik der nicht eingehaltenen Sichtweiten für den Fuss- und Veloverkehr bei gewissen Einmündungen im Zusammenhang mit der Bushaltestelle zurückzuführen sind, sowie Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50 %-Ge-

schwindigkeit V50 und 85 %-Geschwindigkeit V85). Es ermöglicht zusammen mit den weiteren Inhalten und Grundlagen eine Beurteilung der massnahmebegründenden Sicherheit nach Art. 108 Abs. 2 Bst. a und b SSV. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers hat das Gutachten dabei nicht offengelassen, inwiefern die angeführten Unfälle mittels einer Temporeduktion hätten verhindert werden können, enthält es doch unter dem Stichwort «Verkehrssicherheit» eine Auswertung zu Art und Anzahl der auf dem fraglichen Strassenabschnitt registrierten Unfälle und analysiert auch die (mutmasslichen) Unfallgründe (vgl. hierzu hinten E. 4.3.3). So hätte ein Grossteil der Unfälle, welche innerhalb der Jahre 2010 bis 2019 eintraten, durch eine Temporeduktion allenfalls verhindert oder die Unfallschwere verringert werden können. Ob zu hohe Geschwindigkeiten oder andere Umstände (fehlende Sicht, Fehlverhalten an Vorfahrt, Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse, Ablenkung, Alkoholeinfluss, unangemessenes Fahrverhalten) unfallursächlich waren, ist – entgegen dem Beschwerdeführer (vgl. Beschwerde III/C/Ziff. 2/b) – nicht von Belang. Entscheidend ist vielmehr, dass das Gutachten darlegt, wie den verkehrsspezifischen Gefahrenstellen mit einer Reduktion der Geschwindigkeit begegnet werden kann und weitere Unfälle damit vermieden oder deren Folgen deutlich reduziert werden können (vgl. BGer 1C_121/2017 vom 18.7.2017 E. 3.3.2). Für die materielle Beurteilung, ob die Verkehrssicherheit ein zulässiger Grund für eine Geschwindigkeitsreduktion ist, sind also ausreichend aussagekräftige Informationen vorhanden (vgl. hierzu hinten E. 4).

3.6 Die weitere Kritik des Beschwerdeführers am Gutachten ist im Ergebnis ebenfalls unberechtigt:

3.6.1 Es ist zwar zutreffend, dass im Gutachten unter dem Titel «Umweltbelastung Lärm» eine genauere Auflistung der verschiedenen Lärmquellen fehlt, namentlich des öffentlichen Verkehrs. Dass die Hauptlärmquelle an der Schwarzenburgstrasse der Strassenlärm ist, wird aber auch vom Beschwerdeführer nicht bestritten. Aus dem Gutachten ist der Schwerverkehrsanteil von rund 8 % (ohne Busse: ungefähr 1.5 %) ersichtlich (vgl. vorne E. 2.4). Das Gutachten zeigt die Lärmbelastung am betroffenen Abschnitt sowie die generelle Reduktion der Lärmemissionen durch die Reduktion der Geschwindigkeit auf. Die fehlende Ausscheidung des öffentlichen Verkehrs

macht das Gutachten nicht unvollständig. Der Schwerverkehrsanteil ist eine wichtige Einflussgrösse auf die Lärmwirkung von Tempo 30. Erst ab einem Schwerverkehrsanteil von rund 15 % ist nur noch von einer geringen akustischen Wirksamkeit von Tempo 30 auszugehen. Diese Schwelle wird hier nicht erreicht (vgl. ASTRA, Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30 vom Februar 2017, S. 62, einsehbar unter: <www.cerclebruit.ch>, Rubriken «Themenordner/Geschwindigkeitsreduktion»). Es ist somit davon auszugehen, dass auf dem interessierenden Teil der Strasse eine Geschwindigkeitsreduktion auch eine Verringerung des Lärms des öffentlichen Verkehrs zur Folge hat. Weiter wird zwar der Anteil an Elektrofahrzeugen im Gutachten nicht weiter berücksichtigt. Deren Lärminderungspotenzial ist im städtischen Verkehr bei Tempo 30 aber vergleichsweise gering. Erst bei einem sehr grossen Anteil entsprechender Fahrzeuge (ca. 30 %) ist eine Lärminderung im unteren Geschwindigkeitsbereich zu erwarten (vgl. Cercle Bruit, Faktenblatt Lärmemissionen von Elektrofahrzeugen vom Mai 2020, S. 1, einsehbar unter: <www.cerclebruit.ch>, Rubriken «Themenordner/Elektromobilität»; Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 38). Auch wenn die Anzahl Elektroautos der neu zugelassenen Personenwagen bislang von Jahr zu Jahr zugenommen hat (vgl. Bundesamt für Statistik, Strassenfahrzeuge – neue Inverkehrsetzungen, einsehbar unter: <www.bfs.admin.ch>, Rubriken «Statistiken/Mobilität und Verkehr/Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge/Fahrzeuge/Strassenfahrzeuge – neue Inverkehrsetzungen»), war deren Anteil im Strassenverkehr im Jahr 2024 aber doch immer noch gering (rund 4 %; vgl. Bundesamt für Statistik, Strassenfahrzeuge – Bestand, Motorisierungsgrad, einsehbar unter: <www.bfs.admin.ch>, Rubriken «Statistiken/Mobilität und Verkehr/Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge/Fahrzeuge/Strassenfahrzeuge – Bestand, Motorisierungsgrad»). In zulässiger Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen (vgl. vorne E. 3.2) ist deshalb nicht zu erwarten, dass deren Berücksichtigung zu einem anderen Ergebnis geführt hätte (vgl. auch Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 38). Hinsichtlich möglicher Alternativmassnahmen hält das Gutachten gestützt auf die Lärmbelastungserhebung und Berechnungen des Amtes für Umweltschutz der Stadt Bern 2018 (AfU) fest (Vorakten Gemeinde [act. 4A1] Beilagen 6 und 8), dass mit der Temporeduktion eine massgebliche Reduktion der Lärmemissionen erreicht werden könne, jedoch damit

nicht alle betroffenen Liegenschaften lärmsaniert seien. Das AfU werde folglich ein Lärmsanierungsprojekt auslösen müssen (Gutachten Ziff. 2.2 S. 15). Allein in Bezug auf den Lärmschutz mag das Gutachten hinsichtlich alternativer Massnahmen zwar punktuell lückenhaft erscheinen (vgl. betreffend Flüsterbelag etwa auch hinten E. 4.6.3). Dies stellt jedoch noch keinen relevanten Mangel dar, wird doch die Temporeduktion primär mit der Sicherheit begründet; die Lärmsanierung ist nur (aber immerhin) ein positiver Nebeneffekt der Temporeduktion (vgl. auch Beschwerdeantwort III/A/Ziff. 36; Duplik III/Ziff. 9). Die Vorgaben an den Inhalt des Gutachtens, wie sie im Rahmen eigentlicher Lärmsanierungsmassnahmen entwickelt wurden (vgl. BGer 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20.3.2018, in URP 2018 S. 660 E. 5.2), sind hier folglich nicht in gleicher Strenge zu verfolgen (vgl. vorne E. 3.2).

3.6.2 Wenn die Lärmreduktion blosser (erwünschter) Nebeneffekt der Temporeduktion ist, wird dadurch auch die Kritik des Beschwerdeführers von vornherein relativiert, die Ergebnisse des Lärmgutachtens seien falsch, da nicht auf die effektiv gefahrene Geschwindigkeit, sondern auf die signalisierte Höchstgeschwindigkeit abgestellt worden sei. Mit entsprechenden Fragen, die Zweifel an der methodischen Korrektheit der Lärmmessung hervorgerufen haben, hat sich das Bundesgericht im Übrigen bereits auseinandergesetzt (z.B. BGer 1C_574/2020 vom 9.3.2023, in URP 2023 S. 392 E. 6.5, 1C_589/2014 vom 3.2.2016, in URP 2016 S. 319 E. 5.2). Wie es sich im vorliegenden Fall verhält, kann jedoch offenbleiben (vgl. aber die Bemerkungen hierzu in der Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 37). Auch wenn auf die gefahrene, tiefere Durchschnittsgeschwindigkeit abgestellt würde (vgl. hinten E. 4.3.2), so verringert sich durch Tempo 30 der Lärm – auch wenn das Lärminderungspotenzial aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeit etwas geringer ausfallen mag – dennoch in nicht vernachlässigbarer Weise, was unbestritten ist (vgl. auch Beschwerde III/D/Ziff. 2). Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV sind bereits dann erfüllt sind, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung – wie im hier zu beurteilenden Fall – eine (gewisse) Reduktion des Beurteilungspegels und damit der Umweltbelastung bewirken kann (vgl. BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 4.3.1, 1C_589/2014 vom 3.2.2016 E. 6.3; vgl. auch hinten E. 4.5.1 und 4.6.2).

3.6.3 Auch die weiteren bloss pauschalen Aufzählungen angeblicher Lückenhaftigkeit des Gutachtens (fehlende Prüfung und Erläuterung von Alternativmassnahmen, der Verkehrssicherheit, von punktuellen Problemen der Schwarzenburgstrasse, zur Vortrittsregelung und zur Gestaltung und dem Ausbau der Verkehrsknoten, vgl. Replik III/Ziff. 2 und 6 ff.) erweisen sich insbesondere mit Blick auf die Machbarkeitsstudie sowie die Ausführungen zu den Herabsetzungsgründen und zur Verhältnismässigkeit der Verkehrsbeschränkung als unzutreffend (vgl. hinten E. 4).

3.7 Gesamthaft betrachtet ist davon auszugehen, dass die Gemeinde in Kenntnis der Machbarkeitsstudie und gestützt auf die Informationen im Gutachten sowie ihre Ortskenntnisse in der Lage war, die Notwendigkeit sowie Zweck- und Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsreduktion zu beurteilen. Die Rügen des Beschwerdeführers beziehen sich vorwiegend auf den hier eher nebensächlichen Aspekt der Lärmreduktion. Auch die Vorinstanz hat sich mit den inhaltlichen Anforderungen des Gutachtens und der dagegen gerichteten Kritik auseinandergesetzt und ist zum Schluss gekommen, dieses sei nicht zu beanstanden (vgl. angefochtener Entscheid E. II/4). Nach dem Gesagten erweist sich diese Schlussfolgerung als zutreffend und die dagegen erhobenen Vorbringen sind im Ergebnis unberechtigt. Zusammen mit der Unfallkarte des Geoportals des Bundes (einsehbar unter: <www.astra.admin.ch>, Rubriken «Bundesamt für Strassen [ASTRA]/Dokumentation/Daten und Informationsprodukte/Unfalldaten der Schweiz») bzw. dem Auszug vom 15. Oktober 2020 aus der Applikation Verkehrsunfallanalyse mit Geoinformationssystemen (VUGIS) mit Unfallskizzen (Vorakten Gemeinde [act. 4A1] Beilage 5), den Berechnungen der Lärmbelastungen des AfU (Vorakten Gemeinde [act. 4A1] Beilagen 6 und 8) sowie den ausführlichen Stellungnahmen der Gemeinde (Beschwerdeantwort; Duplik; vgl. ferner Beschwerdeantwort vom 7.12.2021 sowie Duplik vom 19.5.2022, Vorakten RSA [act. 4A] pag. 15 ff. bzw. 75 ff.) liefert das Gutachten ausreichend Informationen zum Sachverhalt, um die Rechtmässigkeit der Verkehrsbeschränkung zu überprüfen. Ob zulässige Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion nach Art. 108 Abs. 2 SSV vorliegen und die Massnahme verhältnismässig ist, ist eine andere Frage und bleibt zu prüfen.

4.

4.1 Der Beschwerdeführer bestreitet, dass zulässige Gründe für die Geschwindigkeitsreduktion vorliegen. Selbst wenn solche gegeben wären, sei die Verkehrsbeschränkung nicht verhältnismässig (vgl. Beschwerde III/C/Ziff. 1 ff., III/D/Ziff. 1 ff. und III/E/Ziff. 1 ff.).

4.2 Die Gemeinde begründet die Herabsetzung damit, dass sie die Verkehrs-, die Schulwegsicherheit und die Sicherheit für Velofahrende erhöhen sowie die Lärmbelastung reduzieren wolle (vgl. Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 13 ff.). Damit stützt sie ihre Anordnung auf Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. a, b und d SSV (vgl. auch vorne E. 2.2). Nach diesen Bestimmungen kann die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützerinnen und -benützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b) oder wenn dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann und der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gewahrt bleibt (Bst. d; BVR 2010 S. 78 E. 4.1; vgl. auch Gutachten Ziff. 4.1 S. 19 ff., wobei darin auch Bst. c der Bestimmung summarisch geprüft wurde). Diese qualifizierten Herabsetzungsgründe gelten auch nach neuem Recht für verkehrsorientierte Strassen (vgl. BGE 150 II 444 E. 3.3). Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt gemäss dem ebenfalls neu formulierten und auf den 1. Januar 2023 in Kraft gesetzten Art. 2a Abs. 6 SSV in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden. Die Einschränkung, dass eine entsprechende Strasse nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden kann (z.B. in einem Ortszentrum oder einem Altstadtgebiet), wurde mit der Revision aufgehoben (vgl. Erläuterungen UVEK, S. 1 [zu Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV]; BGE 150 II 444 E. 6.5; zutreffend Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 8; vgl. vorne E. 2.1 f.).

4.3 Zunächst ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gestützt auf Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV zu prüfen.

4.3.1 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 Fahrzeuglenkenden führen können oder wenn die Strassenanlage von diesen eine erheblich erhöhte Aufmerksamkeit erfordert (Verflechtungstrecken, komplexe Verzweigungen). 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 2021 S. 5 E. 5.2, 2010 S. 78 E. 4.3).

4.3.2 In die rund 300 m lange, hier interessierende Strecke der Schwarzenburgstrasse münden fünf Quartiererschliessungsstrassen (Hopfenweg, Cäcilienstrasse, Lentulusstrasse, Beaumontweg und Bürkiweg). Die Schwarzenburgstrasse weist ein Gefälle von 5-6 % auf. Bergwärts in Fahrtrichtung Köniz (Bereich Cäcilienstrasse bis Lentulusstrasse) befindet sich ein 2,5 m breiter Velostreifen, talwärts Richtung Eigerplatz jedoch keiner. Die angrenzenden Wohnquartiere auf beiden Strassenseiten liegen in einer Tempo-30-Zone (vgl. auch zum Folgenden vorne E. 2.4). Der Strassenabschnitt weist eine Breite von ca. 9,5 m auf und verläuft zwischen der Einmündung Beaumontweg/Lentulusstrasse sowie der Einmündung Bürkiweg/Cäcilienstrasse in einer leichten Kurve; beidseitig befinden sich Trottoirs, jedoch keine Parkfelder. Fussgängerstreifen finden sich beim Knoten Weissenstein-/Schwarzenburgstrasse, bei der Kreuzung Beaumontweg/Lentulusstrasse, nach der Einmündung des Bürkiwegs bzw. der Cäcilienstrasse sowie am Ende des Abschnitts vor dem Eigerplatzkreisel (vgl. Gutachten Ziff. 1.2 S. 7, Ziff. 2.1 S. 10 f. und 14; ferner Aufnahmen auf Google Maps, einsehbar unter: <<https://maps.google.ch>>). Auf der Schwarzenburgstrasse verkehrt in beide Richtungen die höchstbelastete Buslinie 10 der Agglomeration Bern (5-, zu den Stosszeiten 2- bis 3-Minuten-Takt). Die Bushaltestelle Weissensteinstrasse befindet sich im Perimeter, direkt am Knoten Weissensteinstrasse/Schwarzenburgstrasse. Zusätzlich fährt unter der Woche die Buslinie 31 im 15-Minuten-Takt durch die Schwarzenburgstrasse. Die Strasse wird – wie erwähnt – durchschnittlich von rund 4'500 Fahrzeugen täglich befahren, wobei der Schwerverkehrsanteil um die 8 % liegt (ohne Busse:

ca. 1.5 %). Es handelt sich zudem um eine Velohauptroute (vgl. Gutachten Ziff. 2.1 S. 11 und 14; vgl. auch die entsprechenden Linienpläne, einsehbar unter: <www.bernmobil.ch>, Rubriken «Fahrplan & Netz/Fahrplan nach Linien»). Das Geschwindigkeitsniveau der beiden Fahrtrichtungen unterscheidet sich praktisch nicht. Die durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt tagsüber 40 km/h (talwärts) bzw. 42 km/h (bergwärts), nachts liegt sie bei 44-45 km/h. Ein grosser Teil der Verkehrsteilnehmenden unterschreitet somit die auf der Strecke erlaubte Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h, während nur gerade knapp 15 % aller Fahrzeuge diese überschreitet (V85 von 51 km/h [talwärts] bzw. 52 km/h [bergwärts]; Gutachten Ziff. 2.2 S. 14).

4.3.3 Gemäss Gutachten sowie der darin aufgeführten Unfallstatistik der Jahre 2015 bis 2019 kam es entlang des Abschnitts der Schwarzenburgstrasse zu neun Unfällen; davon ereignete sich ein Unfall am Eigerplatz vor dessen Umbau, weshalb er im Gutachten nicht weiter betrachtet wird. Bei drei Unfällen blieb es bei Sachschäden, bei den anderen kam es bei den Beteiligten zu leichten Verletzungen. Gemäss Gutachten sind drei der acht analysierten Unfälle durch Vortrittsmissachtungen an Knoten verursacht worden, drei weitere waren Auffahrunfälle vor einem Fussgängerstreifen. Bei einem weiteren Unfall wurde eine Person auf dem Fussgängerstreifen angefahren. Schliesslich kam es bei einem weiteren Unfall zu einer Kollision am Ende der Strecke, als ein Motorfahrzeug auf die Weissensteinstrasse rechts einbiegen wollte (weiterführend Gutachten Ziff. 2.3 S. 15 f. und Vorakten Gemeinde [act. 4A1] Beilagen 5 und 6). In den Jahren 2020 bis 2023 wurden vier weitere Unfälle registriert: Ein Fussgängerunfall mit Leichtverletzten bei der Einbiegung vom Hopfenweg in die Schwarzenburgstrasse im Jahr 2020, ein Abbiegeunfall mit Leichtverletzten im Jahr 2021 mit Fahrradbeteiligung am Ende des Abschnitts bei der Kreuzung zur Weissensteinstrasse, ein Schleuder- oder Selbstunfall mit Fahrradbeteiligung kurz vor dem Eigerplatzkreisel im Jahr 2022 sowie ein Fussgängerunfall mit Fahrradbeteiligung und Leichtverletzten kurz nach dem Beaumontweg Richtung Eigerplatz im Jahr 2023 (vgl. Unfallkarte des Geoportals des Bundes, einsehbar unter: <www.astra.admin.ch>, Rubriken «Bundesamt für Strassen [ASTRA]/Dokumentation/Daten und Informationsprodukte/Unfalldaten der Schweiz»). Im Gutachten werden sodann Schwachstellen und Sicherheitsdefizite aufge-

zeigt: Die Normwerte für verschiedene Sichtweiten werden bei den Einmündungen der Lentulusstrasse sowie des Beaumontwegs auf die Schwarzenburgstrasse teilweise massiv unterschritten, wenn die Haltestelle durch einen Bus belegt ist. Die Belegung der Haltestelle kommt oft vor, vor allem zu Stosszeiten, in denen der Bus Nr. 10 im 2- bis 3-Minuten-Takt verkehrt. Auch beim Hopfenweg werden die Sichtweiten unterschritten, da die Sicht durch einen Gebäudevorsprung eingeschränkt ist (vgl. Gutachten Ziff. 2.4 S. 17 ff.).

4.3.4 Der Beschwerdeführer macht geltend, dass jene Verkehrsteilnehmenden, welche aus den Quartierstrassen auf die Schwarzenburgstrasse einfahren, nicht vortrittsberechtigt seien. Das Abbiegen bedürfe entsprechend einer erhöhten Aufmerksamkeit, weshalb keine erhöhte Gefährdung vorliege. Im Übrigen bestehe grundsätzlich die Pflicht gemäss Art. 32 SVG, die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen (vgl. Beschwerde III/C/Ziff. 1/b f.). – Es ist zutreffend, dass bei den in die Schwarzenburgstrasse mündenden Strassen keine Vortrittsberechtigung besteht und die generelle Pflicht gilt, eine den Gegebenheiten angemessene Geschwindigkeit zu fahren. Dies ändert aber nichts daran, dass die Sichtweiten teils massiv – bisweilen um mehr als die Hälfte – unterschritten werden und so die aus den Quartierstrassen auf die Schwarzenburgstrasse einbiegenden Verkehrsteilnehmenden auch bei langsamer Geschwindigkeit oder gar bei einem vollständigen Halt sich nähernde Fahrzeuge erst spät erblicken und die Gefahren somit nicht rechtzeitig erkennbar sind (vgl. auch Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 14). Im Übrigen kann in Übereinstimmung mit der Vorinstanz (vgl. angefochtener Entscheid E. II/6.3) die Regelung von Art. 32 SVG nicht als Rechtfertigung eines normwidrigen, die Verkehrssicherheit gefährdenden Strassenzustands beigezogen werden (vgl. auch VGE 2022/196 vom 27.6.2024 E. 6.3 [noch nicht rechtskräftig]; ferner Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 14). Auch die angeführten drei Einbiegeunfälle (vgl. Gutachten Ziff. 2.3 S. 16, Unfälle Nrn. 5, 6 und 8) deuten auf ein mit dem Unterschreiten der Sichtweiten grundsätzlich einhergehendes Sicherheitsmanko hin, obwohl nicht dokumentiert wurde, ob im Zeitpunkt des Geschehens die Sichtweiten durch einen wartenden Bus eingeschränkt waren (vgl. Gutachten Ziff. 2.3 S. 16). Dies schadet aber nicht, da bereits das Unfallgeschehen als

solches auf Sicherheitsdefizite schliessen lässt und – wie im Gutachten ausgeführt (Ziff. 2.3 S. 17) – ein Grossteil der Unfälle durch eine geringere Höchstgeschwindigkeit wahrscheinlich hätte verhindert werden können. Die Häufung an Unfällen deutet jedenfalls darauf hin, dass eigentliche Sicherheitsdefizite bestehen und das geltende Geschwindigkeitsregime nicht den Strassen- bzw. Nutzungsverhältnissen entspricht. Mit Tempo 30 würden die Sichtweiten ganz oder zumindest wesentlich besser eingehalten (vgl. Gutachten Ziff. 2.4 S. 17 ff.). Zudem überzeugen die Ausführungen im Gutachten zum Fehlen möglicher Alternativmassnahmen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (vgl. hierzu ausführlicher hinten E. 4.6.3). Somit liegt ein zulässiger Grund für die Herabsetzung der Geschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV vor.

4.4 Weiter ist zu prüfen, ob sich die Einführung von Tempo 30 auf Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV stützen lässt.

4.4.1 Eines besonderen Schutzes nach Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV bedürfen Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer, die durch den Verkehr stark gefährdet werden und bestimmte Strassenabschnitte regelmässig gebrauchen 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 etwa 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). Massnahmen sind auf einer Hauptverkehrsachse namentlich dann gerechtfertigt, wenn ein Strassenabschnitt neben Velofahrenden insbesondere auch von Schul- und Kindergartenkindern genutzt wird und von diesen teilweise überquert werden muss, um in die in unmittelbarer Nähe liegenden Bildungseinrichtungen zu gelangen. Damit liegt ein taugliches Kriterium vor, um den Einbezug dieses Teilstücks in eine Tempo-30-Zone zu rechtfertigen (vgl. BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 5.3; vgl. auch Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 21). Weiter ist ein Herabsetzungsgrund nach Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV auch zu bejahen, wenn die Schulwegsicherheit trotz vorhandener Trottoirs ungenügend ist, beispielsweise weil die Kinder die Strasse in einem Bereich mit einer komplexen Situation (einmündende

Seitenstrasse, öV-Haltestelle) überqueren müssen (vgl. BGer 1C_618/2018 vom 20.5.2019 E. 4.4).

4.4.2 Die Schwarzenburgstrasse ist Teil des Basisnetzes für den Fussverkehr, wobei der Eigerplatz und seine Umgebung, zu der auch der unterste Teil der Schwarzenburgstrasse gehört, zu den publikumsintensiven Achsen und Orten zählt (vgl. Richtplan Fussverkehr vom 17.6.2020 S. 32 f. sowie Richtplankarte Richtplan Fussverkehr vom 18.11.2020, beide einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Strategien und Projekte/Strategien und Konzepte/Richtpläne Fuss- und Veloverkehr»; Gutachten Ziff. 2.1 S. 12). In den an die Schwarzenburgstrasse angrenzenden Quartieren (vgl. vorne E. 2.4) befinden sich Volksschulen und Kindergärten. Laut dem im Gutachten zitierten städtischen Schulamt queren knapp fünfzig Kinder der Primarstufe die Schwarzenburgstrasse auf ihrem Schulweg. Hinzu kommen Kinder und Jugendliche der Sekundarstufe I, welche die Strasse ebenfalls queren oder diese als Schulweg nutzen, zumal das Schulhaus Munzinger im Mattenhofquartier ein grosses Einzugsgebiet hat. Nebst einzelnen Kindern, die mit dem Velo zur Schule kommen, nimmt ab der Sekundarstufe I der Anteil der Velofahrenden aufgrund des längeren Schulwegs zu. Das Schulamt geht davon aus, dass die Querungen hauptsächlich bei den Fussgängerstreifen beim Knoten Weissenstein-/Schwarzenburgstrasse sowie bei der Kreuzung Beaumontweg/Lentulusstrasse stattfinden und weniger beim Eigerplatz (vgl. Gutachten Ziff. 2.1 S. 12 f.).

4.4.3 Der Beschwerdeführer bringt vor, dass für die Überquerung der Strasse Fussgängerstreifen mit und ohne Lichtsignal vorhanden seien. Gemäss Art. 49 SVG seien diese für die Überquerung zu verwenden und die Autofahrerinnen und -fahrer hätten bei einem roten Lichtsignal entsprechend anzuhalten (Art. 68 Abs. 1 SSV). Folglich verbessere eine Temporeduzierung keineswegs die Sicherheit beim Überqueren der Strasse (vgl. Beschwerde III/C/Ziff. 2/f). – Es benutzen regelmässig Kinder und damit schutzbedürftige Personen den fraglichen Strassenabschnitt, um in die in der unmittelbaren Nähe liegenden Bildungseinrichtungen zu gelangen, weshalb besondere Rücksichtnahme angezeigt ist. Gerade für unbegleitete kleine Kinder ist das Überqueren der stark befahrenen Schwarzenburgstrasse nicht

ungefährlich, selbst wenn es einen Fussgängerstreifen (mit oder ohne Lichtsignal) und auf beiden Seiten Trottoirs hat. Für den betroffenen Strassenabschnitt mit dem Gefälle und einer Kurve, heiklen Querungsbereichen für viele (jüngere) Schulkinder sowie mit Bushaltestellen und einmündenden Querstrassen liegen damit – trotz vorhandenen Trottoirs und Fussgängerstreifen – zulässige Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion vor (Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV; vgl. auch E. 4.4.2 hiervor). Soweit der Beschwerdeführer (unter Bezugnahme auf die neu eingereichten Replik- bzw. Beschwerdebeilagen Nrn. 14 f. [act. 11A]) vorbringt, nur in einem der dokumentierten Unfälle sei ein Fussgänger involviert gewesen, «nie aber ein Kind auf dem Schulweg», ist ihm entgegenzuhalten, dass – sofern (wie hier) ein Sicherheitsdefizit erkannt wird – rechtsprechungsgemäss nicht zugewartet werden muss bzw. darf, bis sich (weitere) Fussgängerunfälle ereignen. Vielmehr sind präventive Massnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern (vgl. BGE 139 II 145 E. 5.6; BGer 1C_110/2020 vom 26.11.2020 E. 5.1 [betreffend VGE 2019/37 vom 22.1.2020], 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 5.3; vgl. auch Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 21; Duplik III/Ziff. 6). Die vom Beschwerdeführer ins Feld geführten Verhaltensvorschriften im Strassenverkehr sind nur äusserst bedingt geeignet und genügen nicht, um die vorhandenen Sicherheitsdefizite zu reduzieren.

4.4.4 Beim interessierenden Strassenabschnitt handelt es sich um einen Teil der Velohauptroute 6. Im Gutachten wird aufgezeigt, dass Velofahrende bei Tempo 50 wegen des starken Geschwindigkeitsunterschieds aufgrund des Gefälles einem Überholdruck ausgesetzt sind, was die Unfallgefahr merklich erhöht. Hinzu kommen – nebst der ohnehin geringen Strassenbreite – der schmale Velostreifen sowie die Tatsache, dass die Busse bei einem Kreuzungsmanöver auf den Velostreifen ausweichen müssen. Mit der geplanten Geschwindigkeitsreduktion nähern sich die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs und des Veloverkehrs an, womit die Velofahrenden besser geschützt sind. Im Korridor Bern-Köniz gibt es laut Gutachten zudem kaum geeignete Alternativrouten, auf die unsichere Velofahrende ausweichen können (vgl. Gutachten Ziff. 2.1 S. 11 f., Ziff. 2.3 S. 16 f.). – Der Beschwerdeführer stellt das Schutzbedürfnis der Velofahrenden als solches nicht in Frage, bringt aber vor, es sei auf dem Strassenperi-

meter kaum zu Unfällen aufgrund einer zu hohen Geschwindigkeit gekommen und es seien keine Unfälle zwischen Motorfahrzeugen und Velos registriert; weiter fehlten Daten, ob eine Temporeduktion die wenigen Unfälle verhindert hätte. Intelligente Assistenzsysteme würden überdies die Sicherheit verstärken und Unfälle verhindern. Ein gewisser Überholdruck sei zudem zumutbar und bestehe bergauf auch bei Tempo 30 (vgl. Beschwerde III/C/Ziff. 2./g ff.; Replik III/Ziff. 4). – Die angeführten Unfälle zeigen, dass ein Sicherheitsmanko besteht. So finden sich durchaus solche, in denen Velofahrende bei einem Unfall leicht verletzt worden sind. Es ist zwar korrekt, dass jedenfalls bis 2019 keine Unfälle registriert wurden, in denen Velos und Motorfahrzeuge direkt involviert waren (vgl. vorne E. 4.3.3). Daraus kann aber nicht geschlossen werden, dass diese nicht auf die geschilderten Sicherheitsrisiken für Velofahrende zurückzuführen sind und eine Temporeduktion diese nicht verhindert hätte (vgl. Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 23 und 33). Gefährliche Überholmanöver sind zudem auch zwischen schnellen und langsamen Velos möglich (vgl. hierzu Masterplan Veloinfrastruktur – Bericht vom November 2020, S. 27, einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Veloverkehr/Infrastruktur/Masterplan Veloinfrastruktur») – der Überholdruck, gerade bei Vorliegen eines Gefälles wie beim fraglichen Strassenabschnitt, ist folglich nicht unerheblich, was durch eine Temporeduktion wohl nicht vollständig verhindert, aber immerhin verbessert werden kann (vgl. auch Duplik III/Ziff. 7). Inwiefern intelligente Assistenzsysteme bei diesen anspruchsvollen Überholmanövern zur Unfallverhütung beitragen können, ist zudem weder ersichtlich noch wird dies vom Beschwerdeführer dargelegt. Hinzu kommen die Gefahren schmaler Velostreifen sowie die Tatsache, dass die auf der Strasse verkehrenden Busse bisweilen auf diese ausweichen müssen (vgl. Gutachten Ziff. 2.1 S. 12). Die geplante Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h wird die Wahrnehmung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und die gegenseitige Rücksichtnahme verbessern und die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Fahrrad- und motorisierten Individualverkehr sowie die Brems- und Anhaltewege – und damit die Unfallgefahr und -schwere – reduzieren (vgl. BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 4.4.1, 1C_121/2017 vom 18.7.2017 E. 3.5.3). Die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV ist damit auch in Bezug auf Velofahrende als schutzbedürftige Personengruppe erfüllt. Es liegen somit auch insofern zulässige

Gründe für die Verkehrsbeschränkung vor. Entsprechend sind die Rügen des Beschwerdeführers, wonach sich das Gutachten nur ungenügend über die Verkehrssicherheit, die Verkehrsknoten sowie zu Einmündungen und Trottoir-Überfahrten ausspreche, nicht begründet, wobei die Ausführungen bisweilen ohnehin nicht genügend substantiiert vorgebracht wurden (vgl. Replik III/Ziff. 6 f.).

4.5 Schliesslich ist eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. d SSV zu prüfen.

4.5.1 Nach 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 Immissionsgrenzwerte (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 (vgl. VGE 2020/68 vom 8.9.2021 E. 5.7 [bestätigt durch BGE 150 II 444]; 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, in URP 2016 S. 319 E. 6.3 f.; vgl. auch vorne E. 3.5.2 sowie hinten E. 4.6.2).

4.5.2 Die Parzellen entlang der streitbetroffenen Strasse sind grösstenteils der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III zugeordnet (vgl. Gutachten Ziff. 2.2 S. 14 f.; Lärmempfindlichkeitsstufenplan Stadt Bern im Stadtplan, einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Umwelt, Natur und Energie/Lärm/Ermittlung und Beurteilung/Lärmbeurteilung»). Für die ES III gilt ein IGW von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht (Art. 40 Abs. 1 und Anhang 3 Ziff. 2 LSV). Gemäss Gutachten weist der Abschnitt der Schwarzenburgstrasse mit durchschnittlich ca. 4'500 Fahrzeugen täglich und einem Schwerverkehrsanteil um die 8 % eine erhöhte Lärmbelastung auf. So sind basierend auf den Daten des AfU heute bei 27 der 29 Liegenschaften die IGW in der Nacht überschritten sowie bei 13 Liegenschaften auch tagsüber. Mit Tempo 30 kann die Lärmbelastung um bis zu 3 dB(A) gesenkt werden, womit tagsüber 10 der überbelasteten Liegenschaften lärmsaniert wären, in der Nacht insgesamt 20 (vgl. Gutachten Ziff. 2.2 S. 14 f.; vgl. auch

BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 4.4.1 zu den positiven Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduktion in lärmschutzrechtlicher Hinsicht aufgrund der zu erwartenden Verflüssigung des Verkehrs). Vor der Vorinstanz hat die Gemeinde eine zusätzliche Beilage eingereicht, die detailliert aufzeigt, bei welchen Liegenschaften entlang der Schwarzenburgstrasse die IGW derzeit überschritten sind und wie sich Tempo 30 auf die Lärmbelastung der einzelnen Liegenschaften auswirkt (Duplik vom 19.5.2022, Vorakten RSA [act. 4A] pag. 83 und Beilage 8 [act. 4A1]). Die entsprechenden Berechnungen des AfU stützen sich auf die Ergebnisse des Forschungsprojekts des 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»). Aus ihnen ergibt sich, dass Tempo 30 eine Lärmpegelreduktion zwischen 2 und 3 dB(A) zur Folge hätte und die IGW nur noch teilweise überschritten wären (vgl. auch Duplik vom 19.5.2022 Ziff. 2, Vorakten RSA [act. 4A] pag. 77). Die Berechnungen berücksichtigen aktuelle Forschungsergebnisse (vgl. auch Sophie Bader, Strassenverkehr: Besser schlafen dank Tempo 30, in Magazin «die umwelt» 2/2019, S. 56 ff., einsehbar unter: <www.bafu.admin.ch>, Rubriken «Themen/Lärm/Dossiers»). Inwiefern nicht auf sie abgestellt werden darf, ist weder vom Beschwerdeführer substantiiert in Frage gestellt worden noch ersichtlich. Die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV für die geplante Temporeduktion auf der Schwarzenburgstrasse ist somit erfüllt (zur Verhältnismässigkeit vgl. E. 4.6 hiernach).

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

4.6.1 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 149 I 291, in URP 2023 S. 483 E. 5.8, 142 I 49 E. 9.1; BVR 2022 S. 515 E. 2.1, 2016 S. 318 E. 4.5 und 7; vgl. auch Art. 107 Abs. 5 SSV). – Der Beschwerdeführer spricht der Zonensignalisation

30 km/h zunächst die Eignung ab. Die Geschwindigkeitsreduktion helfe nicht, Unfälle zu vermeiden und (alleine) übermässigen Lärm zu reduzieren (vgl. Replik III/Ziff. 3 und 8). In Bezug auf die Erforderlichkeit wird vorgebracht, dass Alternativmassnahmen zur Temporeduktion bestehen würden – sofern diese überhaupt nötig seien. Solche seien aber im Gutachten nicht geprüft worden (vgl. Beschwerde III/E/Ziff. 12). Mit Blick auf die Zumutbarkeit wird schliesslich vorgebracht, dass eine Temporeduktion eine Verringerung der Attraktivität der Einwohnergemeinde Bern, einen Wegzug diverser KMU sowie eine Verkehrszunahme in den Quartieren aufgrund von Alternativrouten nach sich ziehe bzw. ziehen könnte. Ein öffentliches Interesse an der Temporeduktion bestehe nicht. Die Zeiteinbusse aufgrund der geringeren Geschwindigkeit sei ferner auf ein Arbeitsjahr gerechnet beträchtlich und volkswirtschaftlich nicht zumutbar (vgl. Beschwerde III/B/Ziff. 3 und 5 sowie III/E/Ziff. 3 und 10).

4.6.2 Die Temporeduktion bewirkt – als hauptsächlich verfolgtes Ziel – die Erhöhung der Verkehrssicherheit und hat zusätzlich eine Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität zur Folge, indem sich die Lärmbelastung für die Liegenschaften an der Schwarzenburgstrasse reduziert. Hierfür kann grundsätzlich auf die Ausführungen zu den Herabsetzungsgründen verwiesen werden: So wurde insbesondere bereits ausgeführt, dass durch die Geschwindigkeitsreduktion die ungenügenden Sichtweiten als Sicherheitsrisiko verbessert und Unfälle wahrscheinlich verhindert bzw. die Unfallschwere verringert werden könnten (vgl. vorne E. 3.4 und 4.3.4). Der Beschwerdeführer vermag namentlich aus dem Vorbringen (mit Verweis auf weitere Unterlagen gemäss Replik- bzw. Beschwerdebeilagen Nrn. 14 f. [act. 11A]) nichts zu seinen Gunsten abzuleiten, dass keiner der im fraglichen Zeitraum registrierten Unfälle direkt auf eine übersetzte Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Wie die Gemeinde zutreffend festhält ist nicht vorausgesetzt, dass mit der Temporeduktion lediglich «tempobedingte» Unfälle verhindert werden können; es genügt die wahrscheinliche Aussicht, auch Unfälle zu verhindern, die auf eingeschränkte Sichtweiten oder mangelnde Aufmerksamkeit bzw. Ablenkung zurückzuführen sind (vgl. Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 24; Duplik III/Ziff. 6 sowie vorne E. 4.3.4). Der Beschwerdeführer übersieht ferner, dass beim Lärmschutz bereits die Reduktion bzw. Verminderung einer übermässigen Lärmbelastung genügt, um die Temporeduktion

als geeignete Massnahme zu betrachten. Die vollständige Einhaltung der IGW ist nicht nötig (vgl. Wortlaut von Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV; vgl. auch vorne E. 3.5.2 und 4.5.1). Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die geschilderte Ausgangslage ist in rechtsgenügender Weise dargetan, dass die umstrittene Verkehrsmassnahme zur Erreichung der verfolgten Ziele geeignet ist.

4.6.3 Die geplante Massnahme ist zudem erforderlich, um die Zielsetzung zu erreichen. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers thematisiert das Gutachten mögliche Alternativmassnahmen und zeigt auf, weshalb diese nicht umsetzbar sind und eine Verbesserung der Situation bloss durch eine Temporeduktion möglich ist. So führt das Gutachten zu den Sicherheitsdefiziten aus, dass den ungenügenden Sichtweiten zwar auch mittels einer Haltestellenverschiebung begegnet werden könnte, diese Möglichkeit aber aus verschiedenen Gründen ausser Betracht fällt. Weiter sind laut Gutachten, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bzw. aus tatsächlichen Gründen, auch bauliche Massnahmen wie eine getrennte Veloführung oder genügend breite Velostreifen nicht möglich. Ferner wurde die Einführung einer Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen wegen fehlender Machbarkeit verworfen (vgl. Gutachten Ziff. 1.1 S. 7, Ziff. 2.1 S. 11 f. und Ziff. 2.4 S. 17 ff.; vgl. auch Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 30 f.). Aufgrund der im Gutachten angesprochenen Alternativmassnahmen ist eine Beurteilung der Erforderlichkeit der Geschwindigkeitsreduktion möglich. Daran ändert nichts, dass sich das Gutachten in Bezug auf den Lärm nicht zu alternativen Massnahmen (z.B. einem Flüsterbelag) ausspricht, da – wie bereits ausgeführt (vgl. vorne E. 3.5.1 f.) – die Lärmsanierung blosser positiver Nebeneffekt der Temporeduktion ist (vgl. hierzu aber den angefochtenen Entscheid E. II/10.5). Auch die weiteren Ausführungen des Beschwerdeführers, mit welchen er die mangelhafte Thematisierung alternativer Massnahmen im Gutachten aufzuzeigen versucht, sind nicht stichhaltig. Namentlich schliesst die Tatsache, dass für eine vollständige Lärmsanierung noch weitere Massnahmen nötig sein dürften, die Erforderlichkeit der Massnahme nicht aus. Folglich ist die Verkehrsbeschränkung keiner anderen Massnahme vorzuziehen, um die angestrebten Ziele gleichermassen zu erreichen. Andere kommen bloss als Ergänzung und nicht als Alternative in Frage.

4.6.4 Bei der Interessenabwägung sind alle zu erwartenden positiven und negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf alle Bereiche einzubeziehen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Wohlbefinden der Anwohnenden bzw. Schlafqualität, Aufenthaltsqualität usw.). Gegen die Einführung von Tempo 30 können etwa übermässige Kosten (z.B. wenn der Taktfahrplan des öffentlichen Verkehrs wegen Verlustzeiten nur mit zusätzlichen Kursen eingehalten werden kann), unerwünschter Schleichverkehr auf anderen Strassen, Kosten einer allenfalls notwendigen Umgestaltung des Strassenraums und die Funktion des Strassenabschnitts als unmittelbarer Autobahnzubringer sprechen (vgl. BGer 1C_589/2014 vom 3.2.2016, in URP 2016 S. 319 E. 6.4; VGE 2020/68 vom 8.9.2021 E. 5.8.4 [bestätigt durch BGE 150 II 444]). – Die Temporeduktion dient im vorliegenden Fall gewichtigen öffentlichen Interessen (öffentliche Sicherheit, öffentliche Gesundheit und Umweltschutz; vgl. vorne E. 4.1 ff. zu den Herabsetzungsgründen). Auf dem Streckenabschnitt von rund 300 m (vgl. vorne E. 2.4) droht ein Zeitverlust von bloss rund 14,5 Sekunden bei ungebremster Fahrt (vgl. die zutreffende und unbestrittene Berechnung im angefochtenen Entscheid E. II/10.6 Fn. 73). Die volkswirtschaftlichen Bedenken des Beschwerdeführers sind hinzunehmen und erscheinen zumutbar, zumal – wie die Vorinstanz zutreffend erwogen hat (vgl. angefochtener Entscheid E. II/10.6) – der Zeitverlust im städtischen Verkehr kaum ins Gewicht fällt. Die Anmerkungen des Beschwerdeführers zum Wegzug von KMU und zur Verkehrszunahme sind weder substantiiert noch stichhaltig; mit der Gemeinde ist vielmehr davon auszugehen ist, dass Anhaltspunkte fehlen, dass durch die Temporeduktion die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes beeinträchtigt werden könnte (Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 11 mit Verweis auf Gutachten Ziff. 4.2 S. 21; weiter auch Ziff. 2.1 S. 14, wonach die Buslinienbetreiberin mit der Temporeduktion «leben» kann). Die Schwarzenburgstrasse ist und bleibt eine wesentliche Verbindungsachse zwischen Köniz und Bern und bildet auch weiterhin ein wichtiges Netzelement für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Ausweichverkehr auf die anderen Quartierstrassen erscheint deshalb unwahrscheinlich. Nach Ansicht des Beschwerdeführers besteht an der Temporeduktion kein öffentliches Interesse. Im Rahmen einer Umfrage des Link-Instituts vom 21. Mai 2023 habe sich eine Mehrheit der Berner Bevölkerung gegen «Tempo 30 generell» innerorts ausgesprochen. 66 % der städtischen Bevölkerung seien

gemäss einer Umfrage des Touring Clubs Schweiz (TCS) gegen die Einführung von Tempo 30. Es bestehe kein Konsens über die Geschwindigkeitsreduktion. Im Rahmen der Mitwirkung zum Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK) 2016 sei seitens des öffentlichen Verkehrs (Bernmobil) die generelle Einführung von Tempo 30 abgelehnt worden; die Quartierkommission habe zudem keine Temporeduktion auf dem Basisnetz gefordert. Somit bestehe gemäss einer grossen Anzahl direkt Betroffener kein Handlungsbedarf (vgl. Beschwerde III/E/Ziff. 3 ff.). Dazu ist zu bemerken, dass die vom Beschwerdeführer angeführten Umfragen sich auf die generelle Einführung von Tempo 30 beziehen; bereits aus diesem Grund sind sie nicht geeignet, das öffentliche Interesse an der streckenweisen und hier interessierenden Geschwindigkeitsreduktion in Frage zu stellen (vgl. auch Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 41). Im Übrigen hat Bernmobil laut Gutachten in einer Machbarkeitsstudie vom 25. April 2019 zur Einführung von Tempo 30 auf der Schwarzenburgstrasse keine Bedenken geäussert (vgl. Gutachten Ziff. 2.1 S. 14). Die Verkehrsfunktion der Strasse wird nicht beeinträchtigt, die Zufahrt und der Betrieb des öffentlichen Verkehrs (Buslinien 10 und 31) bleiben möglich. Durch die Beibehaltung der Fussgängerstreifen sowie des bestehenden Vortrittregimes an den Knoten bleibt zudem der Charakter einer verkehrsorientierten Strasse trotz der Integration des Abschnitts in eine Tempo-30-Zone erhalten (vgl. Gutachten Ziff. 1.3 S. 8, Ziff. 5.1 und 5.2 S. 23; Situationsplan; vgl. TBA, Arbeitshilfe Tempo-30-Zone und Begegnungszone vom 1.6.2024, Ziff. 5.2 S. 12, einsehbar unter: <www.bvd.be.ch>, Rubriken «Themen/Strassen/Signalisation, Wegweisung & Markierung» [zu den verkehrsrechtlichen Massnahmen auf verkehrsorientierten Strassen]; vgl. Beschwerdeantwort III/B/Ziff. 10). Die für die Temporeduzierung nötigen Massnahmen für Signalisation und Markierung sind zudem kostengünstig und durchaus «aufwärtskompatibel» mit zukünftigen Planungen (vgl. Gutachten Ziff. 4.2 S. 22). Insgesamt durfte die Gemeinde die öffentlichen Interessen gegenüber den entgegenstehenden Interessen an einer kürzeren Fahrzeit für den motorisierten Verkehr (inkl. Busse) höher gewichten. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gestützt auf Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SVV erweist sich somit mit Blick auf die Ausrichtung auf mehrere Ziele (vorliegend Sicherheitsaspekte und Lärmschutz) im Sinn einer Gesamtwürdigung als verhältnismässig (zur gesamthaften Würdigung vgl. BGE 150 II 444 E. 6.5, 7.2 und [BGer 1C_615/2021 vom 15.3.2024] nicht publ. E. 10). Die

Vorinstanz hat somit zu Recht erkannt, dass die Geschwindigkeitsreduktion verhältnismässig ist (vgl. angefochtener Entscheid E. II/10.6).

4.7 Der angefochtene Entscheid hält in allen Teilen der Rechtskontrolle stand.

5.

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erweist sich nach dem Gesagten als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist (vgl. vorne E. 1.3). Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig. Parteikosten sind keine zu sprechen (vgl. Art. 108 Abs. 1 und 3 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'500.--, werden dem Beschwerdeführer auferlegt und dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe entnommen.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

4. Zu eröffnen:

- Beschwerdeführer
- 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.