

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 7. April 2025

Verwaltungsrichter Daum, Abteilungspräsident  
Verwaltungsrichter Bürki, a.o. Verwaltungsrichter Seiler  
Gerichtsschreiberin Nuspliger

1. **A.** \_\_\_\_\_
  2. **B.** \_\_\_\_\_
  3. **C.** \_\_\_\_\_
  4. **D.** \_\_\_\_\_ **AG**, handelnd durch die statutarischen Organe
  5. **E.** \_\_\_\_\_, handelnd durch die statutarischen Organe
  6. **F.** \_\_\_\_\_
  7. **G.** \_\_\_\_\_ **AG**, handelnd durch die statutarischen Organe
  8. **H.** \_\_\_\_\_
  9. **I.** \_\_\_\_\_ **AG**, handelnd durch die statutarischen
  10. **J.** \_\_\_\_\_
  11. **K.** \_\_\_\_\_ **GmbH**, handelnd durch die statutarischen Organe
  12. **L.** \_\_\_\_\_
  13. **M.** \_\_\_\_\_ **AG in Liquidation**, handelnd durch die statutarischen  
Organe
  14. **N.** \_\_\_\_\_
  15. **O.** \_\_\_\_\_
  16. **P.** \_\_\_\_\_
- alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. ... und Rechtsanwalt ...
- Beschwerdeführende

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-Zonen Länggassstrasse,  
Sidlerstrasse und Falkenplatz (Entscheid der Regierungsstatthalterin des  
Verwaltungskreises Bern-Mittelland vom 4. April 2023; vbv 57/2019)

### **Prozessgeschichte:**

#### **A.**

Am 16. August 2019 publizierte die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Einwohnergemeinde (EG) Bern im Anzeiger für die Region Bern folgende Verkehrsmassnahmen, denen das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) mit Verfügung vom 10. Juli 2019 zugestimmt hatte:

##### «1. Neue Massnahmen

Erweiterung/Zusammenschluss der bestehenden Zonen Tempo 30 Muesmatt, Neufeld, Länggasse und Stadtbach

Zonensignalisation Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Länggassstrasse, zwischen dem Kreisel Bremgarten-/Halenstrasse und dem Falkenplatz

Sidlerstrasse, ab Länggassstrasse bis Sidlerstrasse Nr. 4

Falkenplatz, Verbindungsweg von der Sidlerstrasse bis Länggassstrasse

Kein Vortritt, Ausfahrt der nachfolgenden Strassen in die Länggassstrasse

- Schanzeneckstrasse
- Seidenweg
- Fellenbergstrasse
- Lerchenweg
- Gewerbestrasse
- Hochfeldstrasse

2. Aufhebungen [...]»

**B.**

Dagegen erhoben A.\_\_\_\_\_, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_, die D.\_\_\_\_\_  
AG, die E.\_\_\_\_\_, F.\_\_\_\_\_, die G.\_\_\_\_\_ AG, H.\_\_\_\_\_, die  
I.\_\_\_\_\_ AG, J.\_\_\_\_\_, die Q.\_\_\_\_\_ GmbH, L.\_\_\_\_\_, die  
R.\_\_\_\_\_ AG, N.\_\_\_\_\_, O.\_\_\_\_\_ und P.\_\_\_\_\_ am 13. Sep-  
tember 2019 gemeinsam Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt (RSA)  
Bern-Mittelland. Das Verfahren war vom 30. April 2020 bis 16. Februar 2022  
sistiert. Am 10. März 2022 führte die Regierungsstatthalterin einen Augen-  
schein durch. Mit Entscheid vom 4. April 2023 wies sie die Beschwerde ab.

**C.**

Dagegen haben die vorstehend Genannten (Bst. B) am 5. Mai 2023 gemein-  
sam Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben (Firma der R.\_\_\_\_\_ AG  
seit 19.1.2021 M.\_\_\_\_\_ AG, seit 20.9.2024 in Liquidation). Sie beantra-  
gen, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben; eventuell sei die Sache  
zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Sie stellen zudem  
den Verfahrens Antrag, das Verfahren zu sistieren bis zu einer rechtskräfti-  
gen Entscheid im Beschwerdeverfahren gegen den Entscheid der Regie-  
rungsstatthalterin vom 3. März 2023 im Verfahren vbv 255/2021 (vgl. nun-  
mehr VGE 2023/106 vom 5.2.2025).

Die EG Bern beantragt mit Beschwerdeantwort vom 23. Juni 2023 die Ab-  
weisung der Beschwerde einschliesslich des Sistierungsbegehrens. Das Re-  
gierungsstatthalteramt schliesst mit Vernehmlassung vom 8. Juni 2023 sinn-  
gemäss ebenfalls auf Abweisung der Beschwerde. Mit Replik vom 12. Sep-  
tember 2023 haben sich die Beschwerdeführenden erneut zur Sache geäuss-  
ert und an ihren Rechtsbegehren festgehalten.

Mit Verfügung vom 15. Juli 2024 wies der (damalige) Instruktionsrichter den  
Sistierungsantrag ab und gab den Parteien Gelegenheit, sich im Licht des  
inzwischen ergangenen Bundesgerichtsurteils 1C\_615/2021 vom 15. März  
2024 (nunmehr publiziert in BGE 150 II 444) zur Sache zu äussern. Davon  
haben die Beschwerdeführenden am 2. September 2024 und die EG Bern

am 13. August 2024 Gebrauch gemacht. Das Regierungsstatthalteramt hat am 23. Juli 2024 auf ergänzende Ausführungen verzichtet.

## **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** Die Beschwerdeführenden haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Die Beschwerdeführenden Nrn. 4, 8, 12 und 16 sind Gewerbetreibende und führen ihre Geschäfte in Gebäuden direkt an der Länggassstrasse bzw. am Falkenplatz. Sie sind durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG; BGE 150 II 444 [BGer 1C\_615/2021 vom 15.3.2024] nicht publ. E. 1.1; BVR 2021 S. 517 E. 2). Die Beschwerdeführenden Nrn. 1-3, 5-7, 9-11, 14 und 15 wohnen bzw. betreiben ihr Geschäft im Länggassquartier und nicht unmittelbar an der Länggassstrasse bzw. am Falkenplatz. Mit Blick auf die konkrete Erschliessungssituation ist nicht ausgeschlossen, dass sie die Länggassstrasse als Quartiersammelstrasse regelmässig befahren. Wie es sich damit abschliessend verhält, kann aber mit der Vorinstanz offenbleiben, da sie bereits vor der Vorinstanz gemeinsam mit den (materiell beschwerten) Beschwerdeführenden Nrn. 4, 8, 12 und 16 Rechte geltend machten, womit die Beschwerde so oder anders umfassend zu beurteilen ist (vgl. BVR 2021 S. 517 E. 2.8 und 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; vgl. angefochtener Entscheid

E. I/3; Beschwerde Rz. 5 ff.). Bei dieser Ausgangslage kann auch dahingestellt bleiben, wie es sich mit der Legitimation der Beschwerdeführerin 13 verhält.

**1.3** Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

**1.4** Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG; zur Prüfungsdichte hinten E. 2.3).

## **2.**

**2.1** Die Länggassstrasse verbindet als wichtige Ein- und Ausfallachse die Stadt Bern mit dem Agglomerationsgürtel im Nordwesten (insb. Wohlen, Kirchlindach). Sie führt vom Kreisel Bremgarten-/Halenstrasse von der Bremgartenstrasse stadteinwärts und geht beim Knotenpunkt Falkenplatz in die Schanzenstrasse über, die direkt in das westliche Bahnhofsgebiet führt. Entsprechend ihrer verkehrstechnischen Bedeutung wird die Länggassstrasse vom motorisierten Individualverkehr, Fussgänger- und Veloverkehr und vom öffentlichen Verkehr (Busse und Postauto) benutzt (vgl. BVR 2022 S. 515 E. 2.4). Sie führt durch das Länggassquartier, welches durch Wohnnutzung, öffentliche Nutzung (Universität) sowie Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe geprägt ist. Die seitlich in die Länggassstrasse einmündenden Strassen sind als Tempo-30-Zonen oder als Begegnungszonen ausgestaltet. Mit dem hier streitigen Projekt soll die Länggassstrasse vom Kreisel bis zum Falkenplatz auf einer Strecke von rund 1 km in diese bestehenden Zonen eingebunden werden, ebenso die Sidlerstrasse, welche am südlichen Ende der Länggassstrasse diese mit der Universität verbindet, sowie der Falkenplatz (Verbindungsweg zwischen Sidlerstrasse und Länggassstrasse nördlich der Grünanlage Falkenplatz).

**2.2** Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]

i.V.m. Art. 4a Abs. 1 Bst. a der Verkehrsregelverordnung 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 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). 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). Dabei geht es der Sache nach um sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (vgl. BGE 150 II 444 E. 3.2 mit weiteren Hinweisen). 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 bei der Länggassstrasse um eine Gemeindestrasse handelt, 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; Akten RSA 4A1 Beilage 2).

**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** Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV wird vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Gemäss Art. 2a Abs. 5 SSV (in der bis Ende 2022 geltenden Fassung; AS 2001 S. 2719) sind die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund der Voraussetzungen nach Art. 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV in der bis Ende 2022 geltenden Fassung). Nach Art. 108 Abs. 6 SSV (in der bis Ende 2022 geltenden Fassung) regelt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest. Gestützt darauf hat das UVEK die Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend: ZonenV) erlassen. Diese regelte in ihrem Art. 3 die Anforderungen an das Gutachten gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV (AS 2002 S. 149).

**2.5** Per 1. Januar 2023 wurden die SSV sowie die ZonenV teilweise revidiert (Änderung vom 24.8.2022 [AS 2022 498, 499]). Die Änderungen bezwecken insbesondere die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen. Gemäss dem neuen Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV richtet sich in Abweichung der Abs. 1, 2 und 4 die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG. Art. 3 ZonenV wurde aufgehoben. Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV in der aktuellen Fassung). Wird auf

einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV in der aktuellen Fassung). Im Ergebnis ist somit für die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen kein Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV mehr vorgeschrieben und 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<sup>bis</sup> SSV], einsehbar unter: <[www.admin.ch](http://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). Auf allen anderen Strassen unterliegt die Anordnung von Tempo-Reduktionen und Tempo-30-Zonen nach wie vor den formellen und materiellen Anforderungen von Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV. Gemäss dem revidierten Recht ist somit bei einer geplanten Einführung einer Tempo-30-Zone auf einer Strassenstrecke zuerst zu klären, ob es sich bei dieser um eine verkehrsorientierte Nebenstrasse handelt oder nicht. Die Antwort bestimmt darüber, ob für die Änderung der Höchstgeschwindigkeit die Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV gelten oder nicht (BGE 150 II 444 E. 4.1 und 5.1).

### **3.**

**3.1** Im vorliegenden Fall hatte die Gemeinde entsprechend Art. 108 Abs. 4 SSV ein Verkehrsgutachten eingeholt («Länggassstrasse, Verkehrsmassnahmen, Gutachten für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und Einführung einer Tempo-30-Zone» vom 7.6.2019 [Akten RSA 4A1 Beilage 3]; im Folgenden: Gutachten), auf welches sie ihre Anordnungen stützte. Die Vorinstanz hat die Streitsache nach dem früheren, bis Ende 2022 geltenden Recht (vorne E. 2.4) beurteilt (angefochtener Entscheid E. II/1.3). Sie musste demzufolge die Frage nicht beantworten, ob es sich um eine verkehrsorientierte Strasse handelt. Das Bundesgericht erkannte jedoch 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 vorne in E. 2.5 genannten Änderungen auf hängige Verfahren anwendbar sind (E. 3.3.1 f.). Demzufolge ist hier zu prüfen, ob die Länggassstrasse verkehrsorientiert ist.

**3.2** Die Unterscheidung zwischen «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten» Strassen wurde mit der Verordnungsänderung vom 22. August 2022 neu eingeführt. In der früheren Rechtsprechung wurde die Unterscheidung zwischen verkehrsorientiert und siedlungsorientiert jeweils als graduell bezeichnet (BGer 1C\_558/2019 vom 8.7.2020, in ZBI 2022 S. 39 E. 6.6, 1C\_618/2018 vom 20.5.2019 E. 3.4). Das entsprach der damals geltenden Rechtslage, wonach es sich bei diesen Begriffen nicht um Rechtsbegriffe handelte. Nach revidiertem Recht knüpfen jedoch an die Qualifikation als «verkehrsorientiert» oder «nicht verkehrsorientiert» unmittelbar Rechtsfolgen an (vorne E. 2.5), so dass es sich dabei nicht mehr um einen graduellen, sondern einen rechtserheblichen kategorialen Unterschied handelt.

**3.3** Gemäss Art. 1 Abs. 9 SSV sind verkehrsorientierte Strassen alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. 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](http://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).

**3.4** Das Bundesgericht hat in BGE 150 II 444 E. 4 allgemeine Ausführungen zum Begriff der verkehrsorientierten Strasse gemacht und die Stellungnahmen der damaligen Parteien wiedergegeben zur Frage, ob die dort zu beurteilende Strasse (Elfen- und Brunnadernstrasse in Bern) verkehrsorientiert sei. Es hat sodann ausgeführt, das zuständige Gemeinwesen könne eine bisher verkehrsorientierte Strasse in eine nicht verkehrsorientierte umwandeln oder umgekehrt; soll die bisherige Verkehrsorientierung aufgegeben werden, habe sich das Gutachtenserfordernis nach der geplanten und nicht nach der bisherigen Einordnung der Strasse zu richten; die neue Funktion der Strasse müsse jedoch sachlich begründet und von der zuständigen

Behörde verbindlich beschlossen worden sein und nicht bloss dem Namen nach erfolgen (E. 5.1). Schliesslich liess aber das Bundesgericht in jenem Fall die Frage offen, ob die dort zu beurteilende Strasse verkehrsorientiert sei (E. 5.2), da ohnehin ein genügendes Gutachten vorlag (E. 6) und die materiellen Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt waren (E. 7).

**3.5** Gemäss dem Gutachten (S. 4) ist die Länggassstrasse momentan als verkehrsorientiert einzustufen. Nach den im März 2019 während einer Woche durchgeführten Verkehrszählungen betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf dem westlichsten Teil (stadtauswärts) ca. 10'300 Fahrzeuge, auf dem mittleren Teil ca. 8'500 Fahrzeuge und auf dem östlichen Teil (stadteinwärts) ca. 7'500 Fahrzeuge. Die Messungen ergaben Geschwindigkeiten zwischen 27 und 43 km/h, die von 50 bzw. 85 % der Fahrzeuge ( $v_{50}$  bzw.  $v_{85}$ ) eingehalten wurden (Gutachten Ziff. 5.2.1 S. 10). Das Verwaltungsgericht hat in BVR 2021 S. 517 (VGE 2020/65 vom 8.9.2021) nicht publ. E. 3.3 die Strecke Dalmazibrücke-Aarstrasse-Marzilstrasse-Sulgeneckstrasse aufgrund eines DTV von 6'100 bis 7'600 als verkehrsorientiert bezeichnet, ebenso in VGE 2020/68 vom 8.9.2021 (bestätigt durch BGE 150 II 444) E. 3.3 die Elfen- und Brunnadernstrasse aufgrund eines DTV von 2'700-4'500, wobei diese Bezeichnung damals noch keine unmittelbare rechtliche Bedeutung hatte. Das Bundesgericht hat den Abschnitt allerdings als «höchstens mässig verkehrsorientiert» betrachtet (BGE 150 II 444 E. 5.2). Anders als bei der Elfen- und Brunnadernstrasse handelt es sich bei der Länggassstrasse nicht um eine typische Quartierstrasse: Sie ist eine wichtige Ein- und Ausfallachse, welche die Stadt Bern mit dem Agglomerationsgürtel im Nordwesten verbindet. Schon aufgrund des aktuellen DTV ist die Länggassstrasse im gegenwärtigen Zustand als verkehrsorientiert einzustufen.

**3.6** Die Gemeinde macht in ihrer Stellungnahme vom 13. August 2024 (S. 3 f., act. 15) geltend, die Länggassstrasse und der Falkenplatz seien nicht verkehrsorientiert. Sie würden vom kantonalen Strassennetzplan nicht als wichtige Gemeindestrassen eingestuft. Nach dem Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität, einsehbar unter: <[www.bern.ch](http://www.bern.ch)>, Rubriken «Themen/Planen und Bauen/Stadtentwick-

lung/Stadtentwicklungskonzepte/STEK 2016») gehörten sie als Quartierverbindungsstrassen zum Quartiernetz. Den Quartierverbindungsstrassen komme eine stadtteilverbindende Funktion zu, nicht aber eine Durchgangs- oder Transportfunktion. Die Länggassstrasse und der Falkenplatz gehörten weder zu den Versorgungsrouten (Art. 16 SG) noch stellten sie eine Verbindung zwischen Hauptstrassen gemäss der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272) dar. Sie seien aber Teil der Velohauptroute Bern-Wohlen und lägen inmitten eines im Wesentlichen der Wohnnutzung dienenden Quartiers. Zudem bestünden Bestrebungen, den motorisierten Individualverkehr in die Stadt und aus der Stadt auf dem Basisnetz und nicht auf Quartierverbindungsstrassen zu bündeln. All dies seien sachliche Gründe, der Länggassstrasse und dem Falkenplatz trotz der hohen Verkehrsbelastung keine primäre Durchgangs- und Transportfunktion zuzuerkennen. Sie seien daher nicht als verkehrsorientierte Strassen einzustufen.

**3.7** Der gestützt auf Art. 24-27 SG erlassene kantonale Strassennetzplan 2022-2037 (RRB 702/2021 vom 9.6.2021, einsehbar unter: <[www.rr.be.ch](http://www.rr.be.ch)>) legt die Kantonsstrassen fest und teilte diese in Kategorien ein (Art. 25 Abs. 1 und 2 SG). Gemeindestrassen sind nur insoweit Gegenstand des Strassennetzplans, als sie an den Kanton abgetreten werden sollen; er legt sodann die Kantonsstrassen fest, die an Gemeinden abgetreten werden sollen (Art. 25 Abs. 4 SG; vgl. Strassennetzplan Ziff. 3.3.3). Dass in der dem Strassennetzplan angehängten Karte «wichtige Gemeindestrassen» eingezeichnet sind (wozu die Länggassstrasse nicht gehört), hat keine rechtliche Relevanz. Auch ist nicht von Bedeutung, dass die Länggassstrasse nicht als Versorgungsroute nach Art. 16 SG bzw. Art. 10 f. und Anhang 1 SV bezeichnet ist, betrifft dies doch nur Strassen, die für Ausnahmetransporte dienen.

**3.8** Im STEK 2016 (Vertiefungsbericht Mobilität S. 58) wird das Strassennetz in der Stadt Bern neu in ein Basis- und ein Quartiernetz eingeteilt. Das Basisnetz besteht aus den Hauptachsen, welche gebündelt die Zu- und Wegfahrten vom Kantonsstrassen- und vom übergeordneten Autobahnnetz zur Innenstadt gewährleisten. Das Quartiernetz wird unterteilt in Quartierverbindungsstrassen, die weitgehend eine stadtteilverbindende Funktion über-

nehmen, meist in urbanem Umfeld liegen und dementsprechend viele städtische Nutzungen aufweisen, sowie in eigentliche Quartierstrassen innerhalb der Wohnquartiere und in Mischgebieten. Die Karte (S. 56-57) bezeichnet die Länggassstrasse als Quartierverbindungsstrasse. Weder aus dem STEK 2016 noch aus der Stellungnahme der Gemeinde ergibt sich aber, dass und auf welcher Rechtsgrundlage dem STEK eine verbindliche Wirkung zukommen soll. Das STEK 2016 wurde vom Gemeinderat am 14. Dezember 2016 verabschiedet und am 1. Januar 2017 in Kraft gesetzt. Es besteht aus dem behördenverbindlichen Gesamtbericht und den beiden erläuternden Vertiefungsberichten «Siedlung und Freiraum» sowie «Mobilität» (Gesamtbericht S. 21 f.). Die beiden Vertiefungsberichte (und damit die Bezeichnung der Länggassstrasse als Quartierverbindungsstrasse) sind nicht behördenverbindlich. Sie sind vom Gemeinderat denn auch nur zur Kenntnis genommen worden (vgl. Vertiefungsbericht Mobilität S. 9). Nach dem Vorwort des Gesamtberichts (S. 5) ist das STEK 2016 «kein raumplanerisch flächendeckendes Konzept und kein Richtplan, sondern definiert Schwerpunkte für die räumliche Stadtentwicklung» und «dient der Weiterentwicklung der baulrechtlichen Grundordnung und als langfristig ausgerichtetes Steuerungs- und Entscheidungsinstrument für die planerische und bauliche Entwicklung der Stadt». Es ist demzufolge fraglich, ob es wirklich als Grundlage für eine verbindlich beschlossene Qualifikation von Strassen im Sinn von BGE 150 II 444 E. 5.1 dienen kann. Das Verwaltungsgericht hat in BVR 2021 S. 517 (VGE 2020/65 vom 8.9.2021) nicht publ. E. 3.3 die Dalmazibrücke-Aarstrasse-Marzilistrasse-Sulgeneckstrasse als verkehrsorientiert bezeichnet, obwohl sie im STEK 2016 als Quartierverbindungsstrassen dargestellt sind. Allerdings war dort diese Unterscheidung noch nicht unmittelbar rechtserheblich.

**3.9** Hinzu kommt, dass die vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen gemäss Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV nur auf nicht verkehrsorientierten *Nebenstrassen* zulässig ist (Art. 2a Abs. 5 SSV). Auf Hauptstrassen gelten für die Einführung von Tempo 30 in jedem Fall nach wie vor die Anforderungen von Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV (Art. 2a Abs. 6 SSV; vorne E. 2.5). Gemäss dem von der Vorinstanz durchgeführten Augenschein ist die Länggassstrasse als Hauptstrasse (Signal 3.03) signalisiert (Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 247 f.), d.h. mit Vortrittsberechtigung (Art. 36 Abs. 2 SVG;

Art. 1 Abs. 7 und Art. 37 Abs. 1 SSV). Mit den hier streitigen Verkehrsanordnungen ist nicht vorgesehen, diese Signalisierung zu ändern, und die Gemeinde macht nicht geltend, dass das geplant sei. Im Gegenteil soll gemäss der publizierten Verkehrsanordnung der Rechtsvortritt von den Seitenstrassen in die Länggassstrasse weiterhin aufgehoben bleiben (vgl. auch Gutachten S. 12; Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 231 f.). Die Länggassstrasse ist damit nach wie vor als Hauptstrasse zu qualifizieren (vgl. auch angefochtener Entscheid E. II/11.3), so dass die prozessualen und materiellen Anforderungen von Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV gelten.

**3.10** Anders verhält es sich mit der Sidlerstrasse und dem Falkenplatz (Verbindungsweg zwischen Sidlerstrasse und Länggassstrasse), die ebenfalls zum Perimeter der geplanten Tempo-30-Zone gehören. Im Unterschied zur Länggassstrasse handelt es sich dabei nicht um verkehrsorientierte Strassen: Die Sidlerstrasse ist als Sackgasse signalisiert (Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 233 Abb. 5) und führt nur von der Länggassstrasse zur Universität. Der Verbindungsweg zwischen Sidlerstrasse und Länggassstrasse ist ein schmales Strässchen, das offensichtlich schon aus baulichen Gründen nicht als verkehrsorientiert bezeichnet werden kann (vgl. Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 237 Abb. 7). Bei diesen Abschnitten handelt es sich um nicht verkehrsorientierte Nebenstrassen im Sinn von Art. 2a Abs. 5 SSV.

#### **4.**

**4.1** Die Vorinstanz hat erwogen, das Gutachten erfülle die Anforderungen gemäss Art. 3 ZonenV (E. II/4.10-4.25). Sie ist sodann zum Ergebnis gekommen, es liege eine Gefahr im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV vor (E. II/7). Die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV sei ebenfalls erfüllt (E. II/8). Auch seien entlang der Länggassstrasse überall die lärmrechtlichen Immissionsgrenzwerte überschritten, so dass im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV eine Verminderung der Lärmbelastung angezeigt sei (E. II/9). Die Geschwindigkeitsreduktion sei geeignet, das Unfallrisiko und die Lärmbelastung zu reduzieren (E. II/10.4-10.7). Sie sei dazu auch erfor-

derlich (E. II/10.8) und auch zumutbar (E. II/10.9). Schliesslich seien die Voraussetzungen von aArt. 2a Abs. 6 SSV erfüllt, um einen Hauptstrassenabschnitt in die Tempo-30-Zone einzubeziehen (E. II/11).

**4.2** Die Beschwerdeführenden erachten das Gutachten als unvollständig und mangelhaft (Beschwerde Rz. 22-48; Replik Rz. 7-16). Die Voraussetzungen für einen Einbezug eines Hauptstrassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone gemäss aArt. 2a Abs. 6 SSV seien nicht erfüllt (Beschwerde Rz. 49-53; Replik Rz. 17-19). Die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV seien ebenfalls nicht gegeben (Beschwerde Rz. 54-61; Replik Rz. 20-25), ebenso wenig diejenigen nach Bst. b (Beschwerde Rz. 62-69). Die Lärmreduktion sei im Gutachten nicht vertieft thematisiert worden und die angebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sei nicht nachvollziehbar (Beschwerde Rz. 70-74). Schliesslich sei die Geschwindigkeitsreduktion weder geeignet (Beschwerde Rz. 75-80) noch erforderlich (Beschwerde Rz. 81-89) und auch nicht zumutbar (Beschwerde Rz. 90-96), d.h. insgesamt nicht verhältnismässig (Replik Rz. 26-33).

## **5.**

Zu prüfen ist zunächst, ob das Gutachten die gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

**5.1** Der Inhalt des erforderlichen Gutachtens wurde in aArt. 3 ZonenV (ursprüngliche Fassung vom 28.9.2001 [AS 2002 S. 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 aufgehoben worden (vorne E. 2.5). Die auf dieser Rechtsgrundlage entwickelte Rechtsprechung verliert dadurch aber nicht 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 entsprechenden 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 verkehrsorientiert eine Strasse ist. So sind diese umso strenger, je stärker verkehrsorientiert die zu beurteilenden Strassen sind, bzw. umso geringer, je weniger verkehrsorientiert sie sind. Entsprechend ist der Ermessensspielraum der zuständigen Behörde bei der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auch umso grösser, je weniger stark die betroffene Strasse verkehrsorientiert 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 [betr. BVR 2021 S. 5], 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; zum Ganzen: VGE 2023/106 vom 5.2.2025 E. 3.2).

**5.2** Das vorliegende Gutachten nennt in Ziffer 1 die Ausgangslage und den Auftrag sowie die planerischen und rechtlichen Grundlagen, in Ziffer 2 die Perimeterabgrenzung und die Strassenhierarchie und in Ziffer 3 die Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum. In Ziffer 4.1 gibt es die Unfallstatistik für die Länggassstrasse aus den Jahren 2009-2018 wieder und in Ziffer 4.2 bezeichnet es die Konfliktpunkte. Ziffer 5.1 macht Angaben zu den Kennwerten Geschwindigkeit, Unfallrisiko und Unfallschwere in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit, Ziffer 5.2 beschreibt das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeiten an drei Querschnitten und zwei Knoten. Ziffer 6

nennt die Ziele und Ziffer 7 die geplanten Massnahmen zur Umsetzung der Tempo-30-Zone. Ziffer 8 enthält Angaben zu den Auswirkungen der Tempo-30-Zonen, zur Erfolgskontrolle und zur Zweckmässigkeit und Empfehlung. Die Datenblätter zur Verkehrserhebung und zum Knotenstromdiagramm sowie ein Plandossier sind als Anhang angefügt. Formal enthält das Gutachten alle Punkte, die gemäss aArt. 3 ZonenV verlangt wurden. Umstritten ist aber, ob die Anforderungen materiell erfüllt sind.

**5.3** Die Beschwerdeführenden beanstanden, dass sich das Gutachten nur mit der Länggassstrasse befasse, aber nicht mit der Sidlerstrasse und dem Falkenplatz, obwohl diese rund einen Fünftel der neu geplanten Tempo-30-Zone umfasse. Die Kritik ist unbegründet: Es handelt sich bei diesen Abschnitten um nicht verkehrsorientierte Nebenstrassen (vorne E. 3.10), so dass sich das Gutachten damit ohnehin nicht zu befassen braucht.

**5.4** Die Beschwerdeführenden rügen weiter, dass das Gutachten keine Ausführungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahmen enthalte. – Das Gutachten macht in Ziffer 5.1 allgemeine Ausführungen zu Unfallschwere und Unfallrisiko in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit. In Ziffer 8.1 (S. 13) nennt es als (allgemeine) Auswirkungen der Tempo-30-Zonen, es ergäben sich generell Vorteile hinsichtlich Verkehrssicherheit (v.a. reduzierte Anhaltewege bei Bremsvorgängen und dementsprechend geringere Unfallwahrscheinlichkeit bzw. Unfallschwere im Fall einer Kollision). Die heute bestehenden Defizite könnten mit Tempo 30 weitgehend entschärft bzw. behoben werden. Die Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten dürften über den ganzen Umsetzungssperimeter deutlich spürbar sein. Es seien keine nachteiligen Folgen auf das angrenzende Strassennetz zu erwarten. – Wie die Beschwerdeführenden mit Recht bemängeln, ist dieser Gehalt ungenügend, wovon auch die Vorinstanz auszugehen scheint (vgl. auch angefochtener Entscheid E. II/4.16/18): Dass bei reduzierter Geschwindigkeit die Bremsvorgänge kürzer und die Unfallwahrscheinlichkeit und -schwere geringer sind, ergibt sich bereits aus physikalischen Gesetzmässigkeiten, ohne dass es dazu eines Gutachtens bedürfte. Wenn Gesetz und Verordnung ein Gutachten zu den Auswirkungen verlangen, dann muss dieses mehr aussagen als solche physikalischen Selbstverständlichkeiten, die für jede beliebige Strasse gleichermaßen gelten. Das Gutachten müsste sich zu möglichen

Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft äussern (vgl. aArt. 3 Bst. f ZonenV). Dazu gehören auch die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss (vorne E. 5.1), und zwar nicht nur für die betreffende Strasse, sondern auch für die anderen Ortsteile, die durch diese Strasse erschlossen werden. Für die vorzunehmende umfassende Interessenabwägung ist zudem erforderlich, dass nicht nur die positiven, sondern auch allfällige negative Folgen diskutiert und zumindest minimal quantifiziert werden.

**5.5** Die Beschwerdeführenden beanstanden weiter, dass sich das Gutachten nicht zur Lärmsituation äussert. In der Tat nennt das Gutachten nur an zwei Stellen kurz die Lärmsituation: Unter Ziffer 3 wird ausgeführt, durch die mit der Geschwindigkeitsreduktion einhergehende Lärmreduktion werde die Attraktivität vor allem der Wohnnutzungen und allgemein des Lebensraums erhöht. Und in Ziffer 6 wird als Ziel der Tempo-30-Zone unter anderem genannt: «Steigerung der strassenräumlichen Qualitäten sowie der Lebens- und Wohnqualität, insbesondere auch Lärmreduktion». Weitere Aussagen zur Lärmsituation enthält das Gutachten nicht. Die Vorinstanz hat dies ebenfalls bemerkt, aber ausgeführt, Ziel der Massnahmen sei nicht die Reduktion der Lärmimmissionen oder die bessere Umweltverträglichkeit, sondern die Erhöhung der Verkehrssicherheit (angefochtener Entscheid E. II/4.18). Da für die Herabsetzung die Erfüllung eines der Kriterien von Art. 108 Abs. 2 SSV genüge, müsse das Gutachten nicht sämtliche Punkte auführen (angefochtener Entscheid E. II/4.21). Dennoch hat die Vorinstanz die Massnahme (auch) mit der Lärmsituation gerechtfertigt (angefochtener Entscheid E. II/9). Ob dies ohne gutachterliche Beurteilung zulässig ist, ist im Rahmen der materiellen Prüfung zu beurteilen (hinten E. 9).

**5.6** Sodann rügen die Beschwerdeführenden, das Gutachten enthalte keine genügende Begründung für angeblich ungenügende Sichtweiten an den Knoten und zur angeblich ungenügenden Sicht auf Velofahrende. Die Ausführungen im Gutachten, wonach die Knotensichtweiten «bisweilen» und die Sicht auf Velofahrende «stellenweise» ungenügend seien, seien nicht ausreichend, um eine Temporeduktion anzuordnen (Beschwerde Rz. 43-46). Dazu ist generell zu bemerken, dass die Vorinstanz nicht ausschliesslich auf das Gutachten abgestellt, sondern auch einen Augenschein durchgeführt

hat, mit dem sie sich einen eigenen Einblick in die Situation verschaffen und allfällige Lücken des Gutachtens beheben konnte. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde insgesamt die erforderlichen Informationen besitzt, um die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zu prüfen (vorne E. 5.1). Ob dies hier der Fall ist, ist ebenfalls im Zusammenhang mit der materiellen Beurteilung zu prüfen (hinten E. 7).

**5.7** Schliesslich rügen die Beschwerdeführenden, das Gutachten habe sich nicht dazu geäussert, ob andere Massnahmen vorzuziehen seien, was Art. 108 Abs. 4 SSV verletze. In der Tat diskutiert das Gutachten mit keinem Wort alternative Massnahmen zu der angeordneten Tempo-30-Zone, wie auch die Vorinstanz festgestellt hat (E. II/4.16). Alternative Massnahmen wären jedoch nur zu prüfen, soweit die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV überhaupt erfüllt sind. Mit Blick auf das Folgende hat dieser Mangel daher keine Folgen.

## **6.**

**6.1** Die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 Bst. a-d SSV sind alternativ. Die Vorinstanz geht demnach zutreffend davon aus, dass es für die Rechtmässigkeit der angefochtenen Massnahme ausreicht, wenn eine davon erfüllt ist. Im Folgenden ist daher zu prüfen, ob zumindest eine der drei von der Vorinstanz bejahten Voraussetzungen (Bst. a, b, d) erfüllt ist.

**6.2** Zum Argument der Beschwerdeführenden, wonach ein Einbezug des Hauptstrassenabschnitts in die Tempo-30-Zone aufgrund von aArt. 2a Abs. 6 SSV unzulässig sei (Beschwerde Rz. 49-53), ist vorab zu bemerken, dass der hier massgebende (vorne E. 3.1) Art. 2a Abs. 6 SSV in der aktuellen Fassung für den Einbezug einer Hauptstrasse in eine Tempo-30-Zone nur noch verlangt, dass die Voraussetzungen für eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit nach den Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV erfüllt sind (vorne E. 2.5). Die frühere Voraussetzung («ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten») gilt nicht mehr.

## 7.

Zu prüfen ist, ob die Vorinstanz die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV mit Recht bejaht hat.

**7.1** Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV setzt voraus, dass eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist. Eine Gefahr in diesem Sinn ist etwa gegeben, wenn baulich bedingt ungenügende Sichtweiten (Kurven, Kuppen, Knoten) zu falscher Beurteilung durch die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker führen können oder wenn die Strassenanlage von diesen eine erheblich erhöhte Aufmerksamkeit erfordert (Verflechtungsstrecken, komplexe Verzweigungen; BVR 2010 S. 78 E. 4.3). Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit rechtfertigt sich auch dort, wo die Höchstgeschwindigkeit nicht der angemessenen Geschwindigkeit entspricht, dies den Verkehrsteilnehmenden aber nicht bewusst ist, weil sie die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen können. Blosser Tempoüberschreitungen stellen demgegenüber keine nicht vorhersehbare Gefahr dar (BVR 2021 S. 5 E. 5.2, 2010 S. 78 E. 4.3.3; VGE 2020/68 vom 8.9.2021 E. 5.3 [im Ergebnis bestätigt durch BGE 150 II 444], 2023/106 vom 5.2.2025 E. 4.3). Nach dem Wortlaut der Verordnung genügt jedenfalls nicht, dass eine Gefahr besteht; vorausgesetzt ist, dass sie nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist. Die Gefahr, die jeder Strasse bzw. dem Strassenverkehr generell innewohnt, kann kein Grund für eine Temporeduktion sein, wäre doch sonst eine solche auf jeder Strasse zulässig. Damit würde die allgemein geltende Höchstgeschwindigkeit (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV) grundsätzlich geändert, was nicht durch einzelne funktionelle Verkehrsanordnungen, sondern nur auf dem Weg der Gesetz- oder Verordnungsänderung erfolgen kann.

**7.2** Die Vorinstanz hat eine solche Gefahr einerseits mit den im Gutachten wiedergegebenen Unfallzahlen begründet, welche sie als erhebliches Unfallrisiko beurteilte (angefochtener Entscheid E. II/7.5/6). Als Gründe für das Unfallrisiko betrachtete sie die vom Gutachten festgestellten Konfliktpunkte (E. II/7.7). Am Augenschein habe sie sich persönlich einen Einblick verschaffen können: Die Verhältnisse an den Knotenpunkten seien meist komplex und die Sichtverhältnisse schlecht, namentlich beim Knoten Länggassstrasse/Hallerstrasse, wo zudem die Erlachstrasse einmünde, sowie bei

der Kreuzung Länggassstrasse/Mittelstrasse. Linksabbieger müssten jeweils in der Grünphase abbiegen, in welcher auch der geradeausfahrende Gegenverkehr grün hat. In Kombination mit der Durchmischung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr und den noch bestehenden Längsparkfeldern führe dieser Umstand zu angespannten Platzverhältnissen vor und auf dem Knotenpunkt. Auch sei der linksabbiegende Verkehr vortrittsbelastet gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern. Zudem würden die Längsparkfelder an der Länggassstrasse ein Gefahrenpotenzial für die Velofahrenden darstellen. Insgesamt ergebe sich auf der Länggassstrasse bei den Knoten das Bild einer bisweilen hektischen Verkehrssituation, welche eine erhöhte Unfallgefahr schaffe. Die ungenügenden Sichtverhältnisse und die knappen Platzverhältnisse stellten demnach namentlich für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden eine nicht anders abwendbare Gefahr dar (angefochtener Entscheid E. II/7.8-12).

**7.3** Die Beschwerdeführenden bringen vor, die registrierten 63 Unfälle während rund zehn Jahren seien angesichts der rund 3,2 Mio. Fahrten kein erhebliches Unfallrisiko. Die Unfälle seien zudem nicht auf ein spezifisches Tempo, sondern auf andere Ursachen zurückzuführen. Die Sichtweiten an den Knoten seien entgegen der Auffassung der Vorinstanz sehr gut; die Vorinstanz habe nicht anhand einschlägiger Normen begründet, inwiefern sie ungenügend sein sollen. Zudem seien inzwischen die Längsparkfelder aufgehoben und Velostreifen geschaffen worden, so dass die Konfliktpotenziale nun behoben seien (Beschwerde Rz. 54-61).

**7.4** In Bezug auf das Unfallgeschehen trifft zu, dass gemäss Gutachten (Ziff. 4.1 S. 6) bei keinem der 63 registrierten Unfälle eine überhöhte Geschwindigkeit als Ursache angegeben wurde. Zwar führt in genereller Weise eine reduzierte Geschwindigkeit zu einer Reduktion von Bremsweg und Unfallschwere (Gutachten Ziff. 5.1; vorne E. 5.4). Um wieviel sich in der konkreten Situation das Unfallgeschehen durch die Einführung von Tempo 30 reduzieren lässt, hängt aber von den Umständen des Einzelfalls ab und geht aus dem Gutachten oder dem angefochtenen Entscheid auch nicht annäherungsweise hervor.

**7.5** Die Kritik der Beschwerdeführenden an der zu wenig genauen Bezeichnung der problematischen Knotenpunkte im Gutachten (vorne E. 5.6)

trifft an sich zu, ist aber durch den angefochtenen Entscheid und gestützt auf den Augenschein teilweise behoben: Die Vorinstanz bezeichnet konkret zwei Knotenpunkte, an denen die Verhältnisse problematisch seien, nämlich der Knoten Länggassstrasse/Hallerstrasse und die Kreuzung Länggassstrasse/Mittelstrasse. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts ist es nicht unabdingbar, die genauen Sichtweiten zu berechnen (BVR 2021 S. 5 E. 5.4 [bestätigt durch BGer 1C\_110/2020 vom 26.11.2020]). Aus den bei den Akten liegenden Fotos des Augenscheins (Protokoll Augenschein Abb. 8-12 und 15-19, Akten RSA pag. 239 ff. und 249 ff.) ergibt sich allerdings nicht, dass diese Knoten aus baulichen Gründen besonders unübersichtlich wären. Die baulichen Verhältnisse sind sogar im Gegenteil für städtische Verhältnisse eher grosszügig und übersichtlich. Beim Knoten Länggassstrasse/Hallerstrasse wird die komplexe Übersichtlichkeit mit dem Einmünden der Erlachstrasse und dem grossen Fussgänger- und Veloverkehr sowie dem Busverkehr begründet. Das sind allerdings nicht ortsspezifische Umstände, sondern solche, die in vergleichbarer Weise an vielen Orten vorkommen.

**7.6** Im Gutachten (Ziff. 4.2) werden folgende Konfliktpunkte genannt: Die Knotensichtweiten seien bisweilen nicht normgerecht; zudem sei die Sicht auf Velofahrende stellenweise ungenügend. Die fehlende Schutzvorrichtung in Form eines Velostreifens für Velofahrende längs der Länggassstrasse fehle, was die Attraktivität und die Verkehrssicherheit in erheblichem Mass beeinträchtige. Die bestehenden Längsparkfelder entlang der Länggassstrasse würden Konfliktpotenzial bergen insbesondere für Velofahrende, weil diese mit genügendem Abstand entlang der parkierten Fahrzeuge fahren müssten, um nicht Gefahr zu laufen, mit einer sich öffnenden Türe oder mit einem manövrierenden Fahrzeug zu kollidieren. Die Auswertung einzelner Knoten habe gezeigt, dass Velofahrende vielfach in seitliche Strassen abbiegen, insbesondere Linksabbiegungen seien im heutigen Zustand mit grösserer Distanzierung schwierig zu meistern. – Die festgestellten Konfliktpunkte beziehen sich also in erster Linie auf die Velofahrenden und hängen hauptsächlich damit zusammen, dass es entlang der Länggassstrasse Längsparkfelder, aber keine durchgehenden Velostreifen gebe. Der angefochtene Entscheid beruft sich darauf und begründet die erkennbare Gefahr

zu einem wesentlichen Teil ebenfalls mit den bestehenden Längsparkplätzen und den teilweise fehlenden Velostreifen (angefochtener Entscheid E. II/7.7-7.10).

**7.7** In dieser Hinsicht hat sich nun jedoch eine wesentliche Sachverhaltsänderung ergeben, indem die Stadt inzwischen einen Teil der Parkfelder entlang der Länggassstrasse aufgehoben hat, um durchgehende Velostreifen errichten zu können. Das Verwaltungsgericht hat die dagegen erhobene Beschwerde mittlerweile rechtskräftig abgewiesen (BVR 2022 S. 515). Das Gutachten und die Anordnung der Gemeinde aus dem Jahr 2019 konnten dieses Urteil noch nicht berücksichtigen. Es lag jedoch im Zeitpunkt des angefochtenen Entscheids vor. Die Vorinstanz hat darauf hingewiesen und ausgeführt, das Gefahrenpotenzial für die Velofahrenden werde auch bei Einführung des geplanten Velostreifens teilweise bestehen bleiben, da jeweils nur auf einer Strassenseite die Parkfelder entfernt werden sollen (angefochtener Entscheid E. II/7.11). Immerhin ergibt sich aus BVR 2022 S. 515, dass mit den beidseitigen Radstreifen die Unfallgefahr verringert und damit die Verkehrssicherheit erhöht wird: Die Radstreifen sowie die Neuordnung der Parkplätze ermöglichen die Aufhebung des Mischverkehrs. Die Radstreifen verbessern zudem die Verkehrssicherheit insbesondere beim Rechtsabbiegen von Autos. Schliesslich sollen die Radstreifen verhindern, dass Velofahrerinnen und -fahrer zu nahe an parkierten Autos vorbeifahren und von sich öffnenden Autotüren erfasst werden (E. 4.1.1, 4.1.3, 4.1.5). Zwar wird in dem Entscheid auch ausgeführt, dass die Aufhebung der Parkfelder und die (damals erst geplante) Einführung von Tempo 30 auf unterschiedliche Gefahrensituationen abzielen und diese Massnahmen weder austauschbar sind noch sich gegenseitig bedingen (E. 4.1.5). Das ändert aber nichts daran, dass mit der inzwischen erfolgten teilweisen Aufhebung der Parkfelder und der Schaffung der Velostreifen wesentliche Unfallquellen und Unsicherheitsfaktoren behoben sind, die im Gutachten und im angefochtenen Entscheid herangezogen wurden, um die besondere Gefahr zu begründen. Die Velostreifen ändern zwar nichts daran, dass linksabbiegende Velofahrerinnen und Velofahrer die Fahrbahn überqueren müssen, was im Gutachten Ziffer 4.2 und Abbildung 4 als Konfliktpunkt bezeichnet wird. Dabei handelt es sich aber nicht um eine nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV, sondern um eine

alltägliche Situation, die bei jeder Strasse auftritt, von welcher Velofahrende links abbiegen. Weiter mag zwar zutreffen, dass das Gefahrenpotenzial für die Velofahrenden mit der einseitigen Aufhebung der Parkfelder nicht vollständig beseitigt wird. Immerhin ist aber anzunehmen, dass mit der Schaffung durchgehender Velostreifen die Sicherheit für Velofahrende deutlich erhöht wurde.

**7.8** Angesichts der grossen Bedeutung, welche im angefochtenen Entscheid der Verkehrsdurchmischung, dem Fehlen von Velostreifen und den längsseitigen Parkfeldern beigemessen wurde, führt dieser neue Sachverhalt zusammen mit den erwähnten Mängeln des Gutachtens (vorne E. 5.4, 7.4, 7.5) dazu, dass nach dem aktuellen Stand der Nachweis nicht erbracht ist, dass die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV erfüllt sind.

## **8.**

Zu prüfen ist weiter die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV.

**8.1** Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV setzt voraus, dass bestimmte Strassenbenützerinnen und -benützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. Eines besonderen Schutzes bedürfen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer, 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 2021 S. 5 E. 5.2, 2010 S. 78 E. 4.4). Eine derartige Gefährdung kann etwa gegeben sein bei Strassen mit unübersichtlichen Verhältnissen, welche über kein Trottoir verfügen oder wenn ein Strassenabschnitt von Schul- und Kindergartenkindern genutzt wird und von diesen überquert werden muss (vgl. BGer 1C\_618/2018 vom 20.5.2019 E. 4.4, 1C\_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 5.3; BVR 2021 S. 517 [VGE 2020/65 vom 8.9.2021] nicht publ. E. 5.3; VGE 2023/106 vom 5.2.2025 E. 4.4.1 und 4.4.3). Auch Velofahrende können eine schutzbedürftige Gruppe im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV darstellen (VGE 2023/106 vom 5.2.2025 E. 4.4.4). Bestehen ab-

getrennte Rad- und Fusswege, ist aber die Verkehrssicherheit für die entsprechenden Gruppen im Allgemeinen erhöht, so dass keine besondere Schutzbedürftigkeit vorliegt (vgl. BVR 2010 S. 78 E. 4.4; VGE 2020/68 vom 8.9.2021 E. 5.6 [im Ergebnis bestätigt durch BGE 150 II 444]). Vorbehalten sind besondere Situationen, wie etwa eine geringe Strassenbreite, so dass Busse bei einem Kreuzungsmanöver auf den Velostreifen ausweichen müssen (VGE 2023/106 vom 5.2.2025 E. 4.4.4). Der blosse Umstand, dass sich bei tieferen Geschwindigkeiten weniger Unfälle mit schwerwiegenden Folgen ereignen würden, führt aber nicht zu einer besonderen Schutzbedürftigkeit, denn dieses Argument kann unbesehen der konkreten Verhältnisse immer für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit vorgebracht werden (VGE 2020/68 vom 8.9.2021 E. 5.6 [bestätigt durch BGE 150 II 444]; vgl. auch bereits vorne E. 5.4).

**8.2** Die Vorinstanz hat im angefochtenen Entscheid unter Hinweis auf das Gutachten die Velofahrenden als besonders schutzbedürftige Gruppe bezeichnet. Die Verbesserung von deren Situation werde mit der Einführung einer Tempo-30-Zone angestrebt, was angesichts der Länggassstrasse als Velohauptroute im kantonalen Sachplan Veloverkehr auch von regionaler bzw. kantonaler Bedeutung sei (E. II/8.4). Angesichts der besonders schutzbedürftigen vielen Velofahrenden könne offenbleiben, ob sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch zum Schutz anderer Gruppen wie Kindergartenkinder aufdrängen würde (E. II/8.5).

**8.3** Im Gutachten Ziffer 4.2 wird ausgeführt, die Verbindung Bern-Wohlen sei eine Velohauptroute. Eine Schutzvorrichtung in Form eines Velostreifens für Velofahrende längs der Länggassstrasse fehle. Dies beschränke und beeinträchtige die Attraktivität und die Verkehrssicherheit in erheblichem Mass. Als Ziel der Einführung der Tempo-30-Zone wird in Ziffer 6 S. 11 angegeben, «die Trennwirkung zu verringern und die Verkehrssicherheit insbesondere der Velofahrenden zu verbessern». Mit den Massnahmen soll die Verkehrssicherheit verbessert und gleichzeitig die Attraktivität als Velohauptroute hervorgehoben werden (Ziff. 7.1 S. 11).

**8.4** Die besondere Schutzbedürftigkeit der Velofahrenden wird also im angefochtenen Entscheid und im Gutachten damit begründet, dass die Länggassstrasse eine Velohauptroute sei, aber keine Velostreifen vorhanden

seien. Auch in dieser Hinsicht hat sich jedoch die Situation durch die inzwischen erfolgte Aufhebung von längsseitigen Parkfeldern und Schaffung durchgehender Velostreifen entscheidend verändert (vgl. vorne E. 7.7). Weder dem Gutachten noch dem angefochtenen Entscheid lässt sich entnehmen, inwiefern die Velofahrenden nach der Schaffung der Velostreifen noch eine besonders schutzbedürftige Gruppe sein sollen. Dies ist auch nicht ohne weiteres anzunehmen, wären doch sonst auf jeder Strasse die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV automatisch erfüllt, was auf eine unzulässige Änderung der generellen Höchstgeschwindigkeiten hinauslaufen würde (vgl. vorne E. 7.1). Um angesichts der nunmehr bestehenden Velostreifen die Velofahrenden nach wie vor als besonders schutzbedürftige Gruppe bezeichnen zu können, wäre eine zusätzliche qualifizierte Begründung erforderlich.

## **9.**

Die Vorinstanz bejaht auch die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV.

**9.1** Art. 108 Abs. 2 Bst. d setzt voraus, dass durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Wie dargelegt (vorne E. 5.5) enthält das Gutachten kaum Aussagen über die Lärmsituation. In der Beschwerdeantwort vor der Vorinstanz hat die Gemeinde ausgeführt, die Voraussetzungen für die Tempo-30-Zone seien auch wegen der Lärmsituation erfüllt (Akten RSA pag. 121); sie hat dazu einen Auszug aus dem Lärmbelastungskataster (LBK) der Stadt Bern von 2018 eingereicht (Akten RSA 4A1 Beilage 5). Die Vorinstanz hat dazu erwogen, der Auszug aus dem LBK zeige, dass entlang der Länggassstrasse die Immissionsgrenzwerte (IGW) überall überschritten seien. Eine Geschwindigkeitsreduktion zur Lärmreduktion sei deshalb angezeigt (angefochtener Entscheid E. II/9.4).

**9.2** Die Beschwerdeführenden kritisieren, dass das Gutachten keine Aussagen zum Lärm enthalte (vorne E. 5.5), und machen geltend, eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV sei nur zulässig, wenn ein Gutachten zu diesem Thema erstellt worden sei. Aus dem von der Vorinstanz herangezogenen Auszug aus dem LBK lasse sich die IGW-Überschreitung nicht nachvollziehen. Es sei nicht belegt, dass die angestrebte Lärmreduktion das Problem zu beheben vermag. Mit der fehlenden Nachvollziehbarkeit werde auch das rechtliche Gehör verletzt (Beschwerde Rz. 70-74). In der Replik (act. 11) beantragen die Beschwerdeführenden, bei der Gemeinde eine Stellungnahme zur Frage einzuholen, wann die Länggassstrasse mit einem lärmarmen Strassenbelag ausgestattet werde und welche Kosten damit einhergehen; die Gemeinde sei zudem aufzufordern, die mit dem Einbau von lärmarmem Strassenbelag zusammenhängenden Unterlagen einzureichen (S. 4). Die Gemeinde beantragt in ihrer Stellungnahme vom 13. August 2024 die Abweisung dieses Verfahrensantrags, da die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht in erster Linie aus Gründen des Lärmschutzes erfolgt sei; die von den Beschwerdeführenden beantragten Unterlagen und Auskünfte seien daher nicht entscheidungswesentlich (S. 5). Lärmarme Strassenbeläge würden zwar zur Lärmreduktion, aber nicht zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen (S. 6).

**9.3** Nach Art. 108 Abs. 4 SSV ist vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Das betrifft nach Wortlaut und Systematik alle Massnahmen, unabhängig davon, mit welcher der vier Voraussetzungen (Abs. 2 Bst. a-d) sie begründet werden. Es ist zwar nicht ausgeschlossen, dass sich ein Gutachten zu einer oder mehrerer dieser Voraussetzungen nicht äussert. Dann können diese Voraussetzungen aber nicht herangezogen werden, um die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu begründen. Eine fehlende Auseinandersetzung eines Gutachtens mit einer der Voraussetzungen ist insbesondere in Fällen problematisch, in denen verschiedene Gründe nach Art. 108 Abs. 2 SSV für eine Temporeduktion angeführt werden können, jedoch keiner für sich allein eine solche klar zu rechtfertigen vermag. In solchen Fällen müssen alle diese Gründe im Gutachten zumindest kurz geprüft werden (BGE 150 II 444 E. 7.2). Es ist zwar auch möglich,

dass mit anderen Informationsquellen als einem formellen Gutachten ein rechtsgenügender Informationsstand geschaffen wird (vorne E. 5.1), doch muss dieser dann mit der notwendigen Tiefe vorliegen.

**9.4** Im vorliegenden Fall ist jedenfalls nach dem aktuellen Stand der Dinge die Rechtfertigung der Temporeduktion nach Art. 108 Abs. 2 Bst. a oder b SSV nicht rechtsgenügend dargelegt (vorne E. 7 und 8). Die angefochtene Temporeduktion würde daher nur dann der Rechtskontrolle standhalten, wenn sie sich mit Umwelt- bzw. Lärmschutzgründen allein begründen liesse. Um die Geschwindigkeitsreduktion ausschliesslich als Massnahme zur Lärmsanierung einzuführen, müsste aber das Gutachten insbesondere einen lärmarmen Belag als alternative Massnahme prüfen, denn in einem solchen Fall müssen die Konsequenzen der Temporeduktion aus Lärmsicht im Gutachten beschrieben und alternative Massnahmen zur Lärmbekämpfung aufgezeigt werden (BGE 150 II 444 E. 7.3; vgl. dazu bereits vorne E. 5.1). Hier diskutieren weder das Gutachten noch der angefochtene Entscheid eine solche Massnahme. Nachdem die Gemeinde selber ausdrücklich den Beizug von Unterlagen zu lärmarmen Belägen als nicht rechtserheblich bezeichnet, weil sie die Massnahme vorab mit der Verkehrssicherheit begründet (vorne E. 9.2), verzichtet sie darauf, den Lärmschutz als alleinige oder hauptsächliche Rechtfertigung für die Temporeduktion heranzuziehen. Die Massnahme kann somit nicht mit Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV begründet werden.

## **10.**

Insgesamt erweisen sich die aktuell vorhandenen Entscheidungsgrundlagen insbesondere im Wesentlichen aufgrund der inzwischen erfolgten teilweisen Aufhebung der Parkfelder und der Schaffung durchgehender Velostreifen auf der Länggassstrasse nicht als rechtsgenügend, um die Tempo-30-Zone mit Art. 108 Abs. 2 Bst. a oder b SSV zu rechtfertigen (E. 7 und 8), und eine Rechtfertigung nach Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV ist nach dem aktuellen Stand der Dinge ebenfalls nicht möglich (E. 9). Umgekehrt ist aber auch nicht von vornherein ausgeschlossen, dass mit verbesserten Entscheidungsgrundlagen und Begründungen die entsprechenden Voraussetzungen rechtsgenügend

dargelegt werden können. Die Beschwerde erweist sich demnach im Eventualstandpunkt als begründet. Das gilt auch hinsichtlich der Anordnungen für die Sidlerstrasse und den Falkenplatz (Verbindungsweg), ist doch eine Erweiterung der Zonensignalisation insoweit nicht möglich, wenn die Länggassstrasse (noch) nicht zu dieser Zone gehört. Die Beschwerde ist dahin gutzuheissen, dass der angefochtene Entscheid aufzuheben und die Sache zur Weiterbehandlung im Sinn der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen ist (Art. 84 Abs. 1 VRPG). Bei diesem Ergebnis erübrigt es sich, auf die weiteren Vorbringen der Beschwerdeführenden, namentlich auch die Rüge der Gehörsverletzung, und die Beweisanträge (Obergutachten, Informationen betr. lärmarmen Belag) einzugehen.

## **11.**

**11.1** Nach der Praxis des Verwaltungsgerichts ist im Kostenpunkt von einem vollumfänglichen Obsiegen auszugehen, sofern bei Vorliegen eines reformatorischen (Haupt-)Antrags ein Rückweisungsentscheid ergeht und die infolge Rückweisung vorzunehmende Neubeurteilung – wie hier – noch zu einer vollständigen Gutheissung der Begehren führen kann (BVR 2024 S. 7 E. 6.1, 2020 S. 455 E. 5.1; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 108 N. 6). Die Beschwerdeführenden sind insofern als obsiegend zu betrachten. Da die unterliegende Gemeinde nicht in Vermögensinteressen betroffen ist, sind keine Verfahrenskosten zu erheben (Art. 108 Abs. 1 und 2 i.V.m. Art. 2 Abs. 1 Bst. b VRPG). Die Gemeinde hat aber den Beschwerdeführenden die Parteikosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens zu ersetzen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG).

**11.2** Gemäss Art. 41 Abs. 1 des kantonalen Anwaltsgesetzes vom 28. März 2006 (KAG; BSG 168.11) i.V.m. Art. 11 Abs. 1 der Verordnung vom 17. Mai 2006 über die Bemessung des Parteikostenersatzes (Parteikostenverordnung, PKV; BSG 168.811) beträgt das Honorar in Beschwerdeverfahren Fr. 400.-- bis 11'800.-- pro Instanz. Innerhalb dieses Rahmentarifs bemisst sich der Parteikostenersatz nach dem in der Sache gebotenen Zeitaufwand, der Bedeutung der Streitsache und der Schwierigkeit des Prozesses

(Art. 41 Abs. 3 KAG). Die Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden machen mit Kostennote vom 31. März 2025 für das verwaltungsgerichtliche Verfahren ein Honorar von Fr. 7'800.-- (zuzüglich Auslagen und MWSt) geltend (act. 19). Dies erscheint mit Blick auf die obgenannten Kriterien überhöht: Namentlich waren die für die Beschwerdeschrift verantwortlichen Rechtsvertreter mit den relevanten Rechtsfragen vertraut, nachdem sie die Beschwerdeführenden bereits vor der Vorinstanz vertreten hatten. Es galt weder umfangreiche Akten zu sichten noch komplexe Rechtsfragen zu erörtern, so dass neben dem Zeitaufwand auch die Schwierigkeit des Prozesses höchstens als durchschnittlich zu werten ist. Das Gleiche gilt für die Bedeutung der Streitsache. Unter Berücksichtigung der gesamten Umstände erscheint ein Honorar von Fr. 7'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt) angemessen. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass die Beschwerdeführerinnen 4, 5, 7, 9, 11 und 13 selber mehrwertsteuerpflichtig sind und ihnen kein entsprechender Aufwand zu ersetzen ist (vgl. Unternehmens-Identifikationsnummer-Register, einsehbar unter: <[www.uid.admin.ch](http://www.uid.admin.ch)>; BVR 2015 S. 541 E. 8.2; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 104 N. 10).

**11.3** Die Kosten, die im vorinstanzlichen Verfahren entstanden sind, hat des Verwaltungsgericht im Rahmen des Rückweisungsentscheids nicht zu liquidieren. Deren Neuverlegung wird Sache des Regierungsstatthalteramts sein (vgl. Ruth Herzog, a.a.O., Art. 108 N. 7).

## **12.**

Gegen das vorliegende Urteil kann Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht geführt werden (Art. 82 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110]). Da es sich um einen Zwischenentscheid im Sinn von Art. 93 BGG handelt (Rückweisungsentscheid; statt vieler BGE 140 V 282 E. 2 mit Hinweisen), ist die Beschwerde aber nur zulässig, wenn eine der zusätzlichen Voraussetzungen von Art. 93 Abs. 1 BGG erfüllt ist.

**Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird dahin gutgeheissen, dass der Entscheid der Regierungsstatthalterin des Verwaltungskreises Bern-Mittelland vom 4. April 2023 aufgehoben und die Sache zur Weiterbehandlung im Sinn der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen wird.
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben. Der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 4'000.-- wird den Beschwerdeführenden nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückerstattet.
3. Die Beschwerdegegnerin hat den Beschwerdeführenden die Parteikosten für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf Fr. 7'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt), zu ersetzen.
4. Zu eröffnen:
  - Beschwerdeführende
  - Beschwerdegegnerin
  - Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
  - Bundesamt für Strassenund mitzuteilen:
  - Tiefbauamt des Kantons Bern

Der Abteilungspräsident:

Die Gerichtsschreiberin:

**Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.