

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 24. Oktober 2024

Verwaltungsrichterin Arn De Rosa, Abteilungspräsidentin  
Verwaltungsrichterin Steinmann, Verwaltungsrichter Stohner  
Gerichtsschreiberin Nuspliger

1. **A.** \_\_\_\_\_, handelnd durch die statutarischen Organe
2. **B.** \_\_\_\_\_ und **C.** \_\_\_\_\_
3. **D.** \_\_\_\_\_ und **E.** \_\_\_\_\_
4. **F.** \_\_\_\_\_ und **G.** \_\_\_\_\_
5. **H.** \_\_\_\_\_ und **I.** \_\_\_\_\_
6. **J.** \_\_\_\_\_
7. **K.** \_\_\_\_\_
8. **L.** \_\_\_\_\_
9. **M.** \_\_\_\_\_
10. **N.** \_\_\_\_\_
11. **Verein O.** \_\_\_\_\_, handelnd durch die statutarischen Organe  
alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. ... und Rechtsanwalt ...

Beschwerdeführende

gegen

### **Einwohnergemeinde Bern**

Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bundesgasse 38, 3011 Bern  
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. ...

Beschwerdegegnerin



und

**Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland**  
Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend Verkehrsbeschränkung; Fahrverbot für Motorwagen und  
Motorräder auf dem Turnweg (Entscheid der Regierungsstatthalterin des  
Verwaltungskreises Bern-Mittelland vom 19. April 2023; vbv 70/2019)

**Prozessgeschichte:**

**A.**

Am 16. Oktober 2019 publizierte die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadt-  
grün der Einwohnergemeinde (EG) Bern im Anzeiger für die Region Bern  
folgende Verkehrsmassnahme, der das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA)  
am 24. September 2019 zugestimmt hatte:

«Verbot für Motorwagen und Motorräder  
Anlieferung Turnweg 3 und Breitenrainstrasse 42 gestattet  
Turnweg, zwischen Breitenrainstrasse und Pappelweg.»

**B.**

Dagegen erhoben unter anderen der A.\_\_\_\_\_, B.\_\_\_\_\_ und  
C.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_ und E.\_\_\_\_\_, F.\_\_\_\_\_ und G.\_\_\_\_\_,  
H.\_\_\_\_\_ und I.\_\_\_\_\_, J.\_\_\_\_\_, K.\_\_\_\_\_, L.\_\_\_\_\_,  
M.\_\_\_\_\_ und N.\_\_\_\_\_ am 14. November 2019 gemeinsam Be-  
schwerde beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland. Zusätzlich  
führte der Verein O.\_\_\_\_\_ am 15. November 2019 Beschwerde. Das  
Verfahren war vom 30. April 2020 bis 17. Dezember 2021 sistiert. Mit Ent-  
scheid vom 19. April 2023 wies die Regierungsstatthalterin die Beschwerden  
ab.

## **C.**

Dagegen haben die Genannten (vorne Bst. B) am 17. Mai 2023 gemeinsam Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragen, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben; eventuell sei die Sache zur Neu Beurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Die EG Bern beantragt mit Beschwerdeantwort vom 13. Juli 2023 die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Das RSA Bern-Mittelland hat am 20. Juni 2023 mitgeteilt, es verzichte auf eine förmliche Vernehmlassung und verweise auf den angefochtenen Entscheid. Mit Replik vom 25. September 2023 und Duplik vom 13. November 2023 haben sich die Parteien erneut zur Sache geäussert und an ihren Rechtsbegehren festgehalten; das RSA hat 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 Verkehrsmassnahme betrifft den südlichen Abschnitt des Turnwegs zwischen Breitenrainstrasse und Pappelweg. Die Beschwerdeführenden 5-9 sind Anwohnerinnen und Anwohner sowie teilweise gleichzeitig auch Betreiberinnen und Betreiber von Geschäften am nördlich angrenzenden Teil des Turnwegs. Es ist davon auszugehen, dass sie den südlichen Abschnitt mehr oder weniger regelmässig mit Motorfahrzeugen befahren, weshalb sie durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt sind und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung haben (Art. 79 Abs. 1 VRPG; BGE 136 II 539 E. 1.1);

BVR 2021 S. 517 E. 2.4 f. mit weiteren Hinweisen). Gleiches dürfte aufgrund der konkreten Erschliessungssituation auch für die Beschwerdeführenden 2-4 und 11 als Anwohnerinnen und Anwohner bzw. als Betreiber eines Geschäfts am in den Turnweg mündenden Pappelweg zutreffen (vgl. auch BGer 1C\_513/2022 vom 7.7.2023 E. 1.2; vgl. zur Quartierzufahrt hinten E. 4.3.1). Der Beschwerdeführer 10 wohnt zwar an der Breitenrainstrasse ...; er verfügt gemäss Feststellungen der Vorinstanz aber über einen Einstellhallenplatz am Zaunweg (östliche Parallelstrasse des nördlichen Turnwegs; angefochtener Entscheid E. I.2.5; vgl. auch vorinstanzliche Beschwerde Akten RSA pag. 43 Rz. 19). Es erscheint daher mit der Vorinstanz als plausibel, dass er den südlichen Abschnitt des Turnwegs ebenfalls regelmässig befährt. Die Gemeinde stellt die Legitimation der Beschwerdeführenden 2-11 denn auch nicht in Frage (vgl. Beschwerdeantwort [BA] Rz. 1). Fraglich ist dagegen die Beschwerdebefugnis des Beschwerdeführers 1, der als Verein im Sinn von Art. 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB; SR 210) organisiert ist. Nach der Rechtsprechung können partei- und prozessfähige Verbände in eigenem Namen Beschwerde führen, wenn eine Verfügung die Mehrzahl oder wenigstens eine grosse Anzahl der Verbandsmitglieder betrifft, die selber Parteirechte ausüben könnten und der Verband überdies nach seinen Statuten zur Wahrung der betroffenen Interessen seiner Mitglieder befugt ist (sog. egoistische Verbandsbeschwerde; BGE 1C\_615/2021 vom 15.3.2024; BGE 142 II 80 E. 1.4.2; BVR 2015 S. 534 E. 2.3 mit weiteren Hinweisen). Der Beschwerdeführer 1 ist statutarisch zur Interessenvertretung gegenüber Behörden befugt (Art. 2 der Vereinsstatuten, Akten RSA act. 4A3 Beilage 21). Dass die Vereinsmitglieder Anwohnerinnen und Anwohner des Leistgebiets (Lorraine, Wylergut, unterer Breitenrain) sind und in der Nähe des zu sperrenden Abschnitts wohnen oder Ausweichverkehr befürchten, genügt entgegen den Beschwerdeführenden aber nicht, zumal es sich beim Turnweg um eine wenig befahrene Quartierstrasse handelt (590 Motorfahrzeuge pro Tag; vgl. hinten E. 4.3.3) und nicht um eine wichtige verkehrsbezogene Hauptachse, bei der das Bundesgericht es als plausibel erachtete, dass diese regelmässig durch eine ansehnliche Anzahl Mitglieder eines Verbands benutzt werde (vgl. auch BGE 1C\_615/2021 vom 15.3.2024 E. 1.2). Betroffen sind vorwiegend Anwohnerinnen und Anwohner des Turn- und Pappelwegs (3 von 108 Mitglie-

dern; vgl. Mitgliederliste, Akten RSA act. 4A3 Beilage 22). Wie es sich abschliessend damit verhält, kann jedoch wie vor der Vorinstanz offenbleiben: Der Beschwerdeführer 1 hat seine Beschwerde gemeinsam mit den legitimierten Beschwerdeführenden 2-11 eingereicht, womit die Beschwerde so oder anders umfassend zu beurteilen ist (vgl. zu diesem Vorgehen Michel Daum bzw. Michael Pflüger, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 20a N. 40 bzw. Art. 79 N. 2, Art. 65 N. 3; BVR 2015 S. 515 E. 1.6).

**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; die Beschwerdelegitimation des Beschwerdeführers 1 kann nach dem soeben Gesagten offenbleiben (vgl. BA Rz. 2).

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

## **2.**

**2.1** Die EG Bern hat ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder auf dem südlichen Abschnitt des Turnwegs erlassen. Bei diesem Teilfahrverbot handelt es sich um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01; BGer 1C\_558/2019 vom 8.7.2020 E. 7.1; VGE 2021/242 vom 1.12.2022 E. 1.3; Eva Maria Belser, in Basler Kommentar, 2014, Art. 3 SVG N. 52). Da sie eine Gemeindestrasse betrifft (vgl. Geoportal des Kantons Bern, Fachkarte «Übergeordnetes Strassennetz», einsehbar unter: <[www.topo.apps.be.ch/pub/map](http://www.topo.apps.be.ch/pub/map)>), ist unbestrittenermassen die Gemeinde zu deren Erlass zuständig (Art. 3 Abs. 2 SVG; Art. 66 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11] und Art. 44 Abs. 1 Bst. a der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 [SV; BSG 732.111.1]). Die Zustimmung des TBA liegt vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. b SV; Verfügung vom 24.9.2019, Akten RSA act. 4A4 Beilage 3; vgl. vorne Bst. A).

**2.2** Als funktionelle Verkehrsbeschränkung hat das Teilfahrverbot die Erfordernisse von Art. 3 Abs. 4 SVG zu erfüllen. Solche Anordnungen dürfen

nur erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern; aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Dieser «Motivkatalog» für Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen wird praxisgemäss weit verstanden. Im Wesentlichen ist zu prüfen, ob an der Verkehrs-massnahme ein (in den örtlichen Verhältnissen begründetes) öffentliches Interesse besteht und die Massnahme verhältnismässig ist (Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]; vgl. auch Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [BV; SR 101]; BVR 2022 S. 515 E. 2.1 mit Hinweisen auch zum Folgenden; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 56, 77, 79, 111 und 123 ff.). Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit besagt, dass eine staatliche Massnahme geeignet und erforderlich sein muss, um das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Die Massnahme hat dann zu unterbleiben, wenn der verfolgte Zweck auch mit einer für die betroffenen Privaten weniger einschneidenden und für das Gemeinwesen gleichermassen vertretbaren Massnahme erreicht werden könnte. Zudem muss sie ein vernünftiges Verhältnis wahren zwischen dem angestrebten Ziel und allfälligen Einschränkungen für die betroffenen Personen. Ob diese Voraussetzung gegeben ist, ist durch Gewichten und Abwägen der im konkreten Einzelfall auf dem Spiel stehenden öffentlichen und privaten Interessen zu ermitteln (vgl. für Grundrechtseingriffe auch BVR 2013 S. 105 E. 5.1).

**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 über-

blicken. 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; BGE 1C\_615/2021 vom 15.3.2024 E. 3.5; BGer 1C\_445/2018 vom 27.2.2019 E. 3.2; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 80 N. 14 und 21).

**2.4** Der südliche Abschnitt des Turnwegs zwischen Breitenrainstrasse und Pappelweg trennt das Breitenrainschulhaus auf dessen Westseite vom Sport- und Spielplatz auf der gegenüberliegenden Strassenseite. Im Schulhaus werden insgesamt 118 Kinder der Basisstufe (Kindergarten bis 4. Klasse) im Alter von vier bis zwölf Jahren unterrichtet und eine Tageschule mit 44 Kindern im gleichen Alter betrieben. Das Gebäude wurde von 2003-2005 saniert und der Pausenplatz verkleinert. Seitdem nutzen die Kinder den gegenüberliegenden Spiel- und Sportplatz als erweiterten Pausenplatz. In der Folge klärte die Gemeinde mögliche Verkehrsbeschränkungen ab (Begegnungszone, Fahrverbot, Entwidmung mit Neugestaltung Fläche). Sie entschied sich im Jahr 2009 gestützt auf das Gutachten eines Ingenieur- und Planerbüros vorerst für eine Begegnungszone (Gutachten vom 8.11.2007, Beilage 3 zur vorinstanzlichen Beschwerde [nachfolgend: Gutachten], Akten RSA act. 4A1). Laut Gemeinde stellte das seinerzeit einen schnell realisierbaren Kompromiss dar (vgl. BA Rz. 27 mit Hinweis auf Protokoll Informationsveranstaltung vom 10.2.2009, Akten RSA act. 4A1 Beilage 19). Im Jahr 2019 überprüfte die Gemeinde die Situation, führte zwischen März und Mai 2019 Verkehrserhebungen durch und erliess schliesslich das hier streitige Fahrverbot (vgl. Präsentation «Schulwegsicherheit – Verkehrssicherheit Turnweg» der Verkehrsplanung der Stadt Bern vom 22.5.2019, Beilage 20 zur vorinstanzlichen Beschwerde [nachfolgend: Präsentation Verkehrsplanung], Akten RSA act. 4A1; vgl. zur Ausgangslage auch angefochtener Entscheid E. II.1; Protokoll der vorinstanzlichen Augenscheins- und Instruktionsverhandlung vom 9.12.2022 [nachfolgend: Protokoll], Akten RSA act. 4A pag. 293 ff., 295; BA Rz. 5 ff.). Vorgesehen ist am Anfang und Ende des Strassenabschnitts je ein Signal mit Fahrverbot für

Motorwagen und Motorräder; zusätzliche bauliche Massnahmen (Poller, Barriere oder ähnliches) sind nicht geplant. Die vorhandene Begegnungszone mit Signalisation und Vertikalversätzen zu Beginn und Ende, Markierungen am Boden und blauen Plastiksitzen soll bestehen bleiben (vgl. Signalisations- und Markierungsplan vom 12.9.2019, Beilage 5 zur vorinstanzlichen BA, Akten RSA act. 4A4; Protokoll, Akten RSA act. 4A pag. 295 und Abb. 2 f.; vgl. auch Streetview auf <[www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)>).

### 3.

Nach Ansicht der Beschwerdeführenden besteht kein öffentliches Interesse an der Verkehrsmassnahme.

**3.1** Die Vorinstanz hat erwogen, wegen der Trennung des Pausenplatzes vom Schulhaus durch die Strasse und den sich daraus ergebenden Sicherheitsproblemen bestehe ein in den örtlichen Verhältnissen begründetes öffentliches Interesse an der Massnahme (angefochtener Entscheid E. II.4.1.3 ff.). Dem halten die Beschwerdeführenden im Wesentlichen entgegen, die Vorinstanz gehe fälschlicherweise von einem Sicherheitsdefizit aus: Es sei nicht plausibel, inwiefern die vor über 10 Jahren als Begegnungszone signalisierte Strasse heute tatsächlich noch ein Risiko darstelle. Die Massnahme habe sich bewährt; es werde langsam und vorsichtig gefahren und es seien keine Zwischenfälle bekannt. Auf die Verkehrszahlen (590 Fahrzeuge am Tag) könne nicht vorbehaltlos abgestellt werden, weil die Verkehrserhebungen während des Umbaus des Breitenrainplatzes stattgefunden hätten. Es sei von geringfügigem Verkehr auszugehen und die Vorinstanz habe nicht berücksichtigt, dass die Belastung nicht konstant und während der als problematisch angesehenen Pause der Schulkinder zwischen 9 und 11 Uhr deutlich geringer sei als zur Hauptverkehrszeit (Beschwerde Rz. 28 ff.).

**3.2** Die Gemeinde bezweckt mit der Verkehrsmassnahme die Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Schulkinder der Basisstufe, die Tagesschulkinder und die weiteren Kinder, die den Spiel- und Sportplatz auch ausserhalb der Schulzeit besuchen. Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse

fehle dem Schulhaus ein eigentlicher und angemessen grosser Pausenplatz. Der Vorplatz zwischen Schulgebäude und Fahrbahnrand sei ungenügend; die Schulkinder würden ihre grosse Pause daher auch auf dem Turnweg und auf dem gegenüberliegenden Spiel- und Sportplatz verbringen und müssten von Lehrpersonen beaufsichtigt werden. Für die Tagesschulkinder könnten mangels Personals keine Tagesschulbetreuer oder -betreuerinnen zur Überwachung eingesetzt werden (BA Rz. 13).

**3.3** Das Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern, ist ohne weiteres von Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt und stellt ein zulässiges öffentliches Interesse dar (vgl. BVR 2022 S. 515 E. 3.4 mit Beispielen). Der Zugang zur Schule (inklusive Schulweg) und zum erweiterten Pausenplatz führt unmittelbar über den streitbetroffenen Abschnitt. Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz davon ausgegangen ist, dass ein durch eine Strasse vom Schulhaus getrennter Pausenplatz für jüngere Kinder eine Gefahr darstellt und trotz bestehender Begegnungszone nach wie vor Handlungsbedarf besteht, der heute teilweise in Form von zusätzlichen Massnahmen der Schule abgedeckt wird. Am Augenschein vor der Vorinstanz führten die für die Verkehrsplanung verantwortlichen Personen aus, auf dem Strassenabschnitt werde während der Pause auf beiden Seiten eine Warnfigur aufgestellt, statt wie früher die Strasse mit Ketten gesperrt. Die Lehrpersonen würden nebst der Pausenaufsicht auch die Strasse überwachen. Am Nachmittag könnten die Kinder, welche die Tagesschule besuchen, mangels Ressourcen nicht im selben Ausmass beaufsichtigt werden wie während der Pausen (Protokoll, Akten RSA act. 4A pag. 296; vgl. angefochtener Entscheid E. II.4.1.3). Bei einem solch grossen örtlich konzentrierten Querungsbedürfnis von Kindergarten- und Schulkindern der Basisstufe bedeutet Motorfahrzeugverkehr zweifellos eine Gefahr. Selbst wenn weniger als 590 Fahrzeuge pro Tag den streitbetroffenen Abschnitt befahren und während der Pausenzeiten geringere Fahrbewegungen erfolgen sollten, bedeutet das nicht, dass ein öffentliches Interesse an der Massnahme im Grundsatz zu verneinen wäre. Ein in den örtlichen Verhältnissen liegender Grund für die Verkehrsmassnahme ist damit gegeben. Ob das Teilfahrverbot tatsächlich einen relevanten Beitrag an die Verkehrssicherheit zu leisten vermag, ist sodann keine Frage der zulässigen Zielsetzung oder des Ortsbezugs, sondern der nachfolgend zu

prüfenden Verhältnismässigkeit (hinten E. 4). Dass bereits eine Begegnungszone signalisiert ist und den Beschwerdeführenden keine Zwischenfälle bekannt sind, steht dem öffentlichen Interesse an (noch mehr) Verkehrssicherheit jedenfalls nicht entgegen (vgl. BVR 2022 S. 515 E. 3.4 mit Hinweisen; vgl. Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 112). In den von den Beschwerdeführenden angerufenen Urteilen des Verwaltungsgerichts waren andere Situationen zu beurteilen, die mit den hier bestehenden örtlichen Verhältnissen nicht vergleichbar sind (VGE 2013/167 vom 9.9.2015 E. 3.3.2 [Wechsel von Tempo 30 zu Begegnungszone bei relativ hohem Schwerverkehrsanteil]; BVR 2021 S. 5 E. 5.6 [Begegnungszone statt Tempo 50]). Ein Strassenabschnitt, auf dem keine Motorfahrzeuge verkehren, bietet kleinen Kindern zweifellos (noch) mehr Sicherheit als eine Begegnungszone. Anders als die Beschwerdeführenden meinen (Beschwerde Rz. 35), ist der verkehrserzieherische Effekt für Kinder bei dieser Beurteilung nicht massgebend. Im Übrigen weist die Gemeinde zutreffend darauf hin, dass der hier strittige Strassenabschnitt zwischen Schulhaus und Spielplatz, der regelmässig in grosser Zahl von spielenden Kindern betreten und überquert wird, sich nicht mit einer Begegnungszone auf einer Quartierstrasse vergleichen lässt, die von dort wohnenden Kindern gelegentlich als Spiel- und Aufenthaltsort genutzt wird (Duplik Rz. 5).

**3.4** Ebenfalls nicht entscheidend ist, dass die Beschwerdeführenden die getroffenen Massnahmen nicht unterstützen. Es liegt in der Natur der Sache, dass es unterschiedliche Auffassungen über Verkehrsanordnungen gibt. Wie weit die Gemeinde auf die verschiedenen Ansichten in der Bevölkerung Rücksicht nehmen will, ist in erster Linie eine politische Frage und führt nicht dazu, dass unter der hier allein massgebenden Rechtskontrolle das öffentliche Interesse zu verneinen wäre (BVR 2022 S. 515 E. 3.4, 2004 S. 363 E. 4.3; BGer 1C\_37/2017 vom 16.6.2017 E. 4.3). Darauf hat auch die Vorinstanz bereits zutreffend hingewiesen (vgl. angefochtener Entscheid E. II.4.1.4). Auf die Bedeutung des südlichen Abschnitts des Turnwegs für die Quartieranwohnerinnen und -anwohner ist aber bei der Frage nach der Verhältnismässigkeit der Massnahme näher einzugehen (vgl. hinten E. 4.3).

**3.5** Die Regierungsstatthalterin hat das öffentliche Interesse an der Verbesserung der Sicherheit für die Schulkinder des Breitenrainschulhauses damit zu Recht bejaht.

#### **4.**

Die Beschwerdeführenden bestreiten weiter die Verhältnismässigkeit der Massnahme.

**4.1** Das Teilfahrverbot für Motorwagen und -räder ist nach dem Erwogen grundsätzlich geeignet, die Verkehrssicherheit für die Kinder zu verbessern (vgl. vorne E. 3.3). Soweit die Beschwerdeführenden einen Sicherheitsgewinn in Frage stellen, weil die Verkehrsmassnahme Fahrräder, Mofas und E-Bikes ausklammere, kann ihnen nicht gefolgt werden. Wie bereits die Vorinstanz erwogen hat, stellen zwar auch Velofahrende (inkl. E-Bikes) eine latente Gefahrenquelle für die auf dem Turnweg spielenden oder diesen querenden Kinder dar. Das ändert aber nichts daran, dass die Verkehrssicherheit ohne Motorfahrzeuge erheblich zunimmt. Gemäss der Verkehrserhebung im Jahr 2019 befuhren 1'051 Fahrzeuge pro Tag den betroffenen Abschnitt, davon rund 460 Zweiräder (hauptsächlich Fahrräder; Präsentation Verkehrsplanung, Akten RSA act. 4A1 S. 7). Selbst wenn mit den Beschwerdeführenden davon auszugehen wäre, dass sich dieser Anteil in der Zwischenzeit erhöht hat (insb. E-Bikes; vgl. Bericht Velodaten Bern 2023 der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün [TVS] vom Juli 2024, S. 3 und 11, einsehbar unter: <[www.bern.ch](http://www.bern.ch)>, Rubriken «Themen, Mobilität und Verkehr, Strategien und Projekte, Basisdaten und Erhebungen»), ist die Vorinstanz zu Recht davon ausgegangen, dass der nach wie vor zulässige Zweiradverkehr nicht bewirkt, dass die Massnahme ungeeignet wäre. Der Quartierstrassenabschnitt bleibt eine Begegnungszone, d.h. Velo- und Mofafahrende haben sich an die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zu halten sowie Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt zu gewähren. Das von ihnen ausgehende Gefahrenpotential ist zudem weniger hoch als dasjenige von Motorwagen und -rädern. Soweit die Beschwerdeführenden der Massnahme die Eignung absprechen, weil sie diejenigen Probleme, die sie zu lösen versuche, anderorts im Quartier (insb. Wylstrasse) verursache (Beschwerde Rz. 40 ff.), sind die Auswirkungen der Massnahme angesprochen, die unter

dem Aspekt der Zumutbarkeit zu prüfen sind (vgl. hinten E. 4.3; so zutreffend auch BA Rz. 22).

**4.2** Die Beschwerdeführenden bestreiten weiter die Erforderlichkeit der Massnahme. Weder die Vorinstanz noch die Gemeinde habe sich konkret und in der erforderlichen Tiefe mit alternativen Massnahmen auseinandergesetzt und die von ihnen vorgeschlagenen Alternativen rechtsverletzend ausgeschlossen (vgl. Beschwerde Rz. 49 ff.). Dazu ist Folgendes festzuhalten:

**4.2.1** Ein Fahrverbot mit der Zusatztafel «Zubringerdienst gestattet» – anstelle des vorgesehenen «Verbot[s] für Motorwagen und Motorräder» – untersagt den Durchgangsverkehr, da nur Fahrten zulässig sind, die einen Bezug zu den betreffenden Anwohnerinnen und Anwohnern oder anliegenden Grundstücken haben (Art. 17 Abs. 3 SSV; BGE 131 IV 138 E. 2.3; BVR 2008 S. 360 E. 4.4.3; VGE 2020/70 vom 8.9.2021 E. 2.9). Da sich auf dem südlichen Abschnitt des Turnwegs nur das Schulhaus und die Turnhalle befinden, wären nur ganz wenige Personen berechtigt, diesen Abschnitt zu befahren (Personen- und Warentransport zur Schule/Turnhalle). Für nicht am mit dem Verbot belasteten Strassenabschnitt wohnende Quartierbewohnerinnen und -bewohner wäre die direkte Durchfahrt entgegen den Beschwerdeführenden (Replik Rz. 15 f.) nicht erlaubt. Wie die Gemeinde zutreffend ausführt, stellt der Zubringerdienst somit für die Beschwerdeführenden keine mildere Massnahme dar (vgl. BA Rz. 29; Duplik Rz. 11). Bei diesem Ergebnis erübrigt es sich, näher auf die Frage einzugehen, inwiefern eine solche Massnahme kontrollierbar wäre (vgl. dazu angefochtener Entscheid E. II.4.2.2; Beschwerde Rz. 49 f.; BA Rz. 29).

**4.2.2** Ein Einbahnregime hat die Gemeinde nicht näher geprüft, weil damit das Ziel nicht erreicht werden könne, die Schul- und Tagesschulkinder vor dem motorisierten Verkehr zu schützen (BA Rz. 31). Die Vorinstanz ist zum gleichen Schluss gelangt: Ein Einbahnregime sei für das angestrebte Ziel nicht gleich tauglich und würde den Verkehr nicht ausreichend unterbinden (angefochtener Entscheid E. II.4.2.2). Den Beschwerdeführenden kann nicht gefolgt werden, wenn sie geltend machen, daraus gehe nicht hervor, woran die Alternativlösung Einbahnverkehr konkret scheitern sollte, und darin eine

Verletzung der Begründungspflicht sehen (Beschwerde Rz. 51 ff.): Ein Einbahnregime ist eine verkehrslenkende Anordnung, die bewirkt, dass der motorisierte Verkehr den Strassenabschnitt nur in der angezeigten Richtung befahren darf (Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 127; Art. 46 Abs. 1 SSV). Auch wenn der Durchgangsverkehr damit reduziert werden kann, bleibt es dabei, dass immer noch rund die Hälfte des verbleibenden Verkehrs den Strassenabschnitt in einer Fahrtrichtung befährt (gemäss Berechnungen der Gemeinde rund 40 % bei zulässiger Fahrtrichtung Breitenrainstrasse, vgl. Duplik Rz. 12). Die Problematik besteht bei einem Einbahnregime – wenn auch in vermindertem Umfang – damit nach wie vor (vgl. Duplik Rz. 12). Soweit überhaupt geeignet, ist ein Einbahnregime somit jedenfalls weniger tauglich als das Teilfahrverbot. Diese Überlegungen gehen ausreichend aus der Begründung des vorinstanzlichen Entscheids und den Erläuterungen der Gemeinde hervor.

**4.2.3** Hinsichtlich eines zeitlich beschränkten Fahrverbots hat die Vorinstanz erwogen, der Strassenabschnitt müsste während mehreren Zeitfenstern am Tag gesperrt werden, was weder für die Schule noch für die Anwohnerinnen und Anwohner bzw. Besucherinnen und Besucher praktikabel erscheine. Zudem sei ein zeitlich beschränktes Fahrverbot erfahrungsgemäss schwieriger umsetzbar und müsste mit Pollern gesichert werden (angefochtener Entscheid E. II.4.2.2). Nach Ansicht der Beschwerdeführenden besteht ausserhalb der Schulzeiten, an den Wochenenden, an Feiertagen sowie während der Schulferien überhaupt kein Anlass, den Verkehr auf dem streitigen Strassenabschnitt zu unterbinden. Das Fahrverbot liesse sich etwa auf werktags von 7.30 Uhr bis 16.30 Uhr beschränken. Es sei grundsätzlich davon auszugehen, dass sich die Autofahrenden an die Signalisation halten würden und es brauche keine Poller zur Absicherung des temporären Fahrverbots. Die Beschwerdeführenden verweisen auf andere Strassen, auf welchen die Gemeinde zeitlich beschränkte Fahrverbote angeordnet habe (Mattequartier, in der Länggasse oder Strassen im Zusammenhang mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern). Die Gemeinde verhalte sich widersprüchlich, wenn sie dies am Turnweg für nicht praktikabel, nicht durchsetzbar und zu komplex bezeichne (Beschwerde Rz. 54 ff. mit Beschwerdebeilagen 5-6 der Publikationen der Verkehrsbeschränkungen; Replik Rz. 19). – Gemäss Gutachten wurde der Turnweg im Jahr 2007 in erster Linie tagsüber befahren

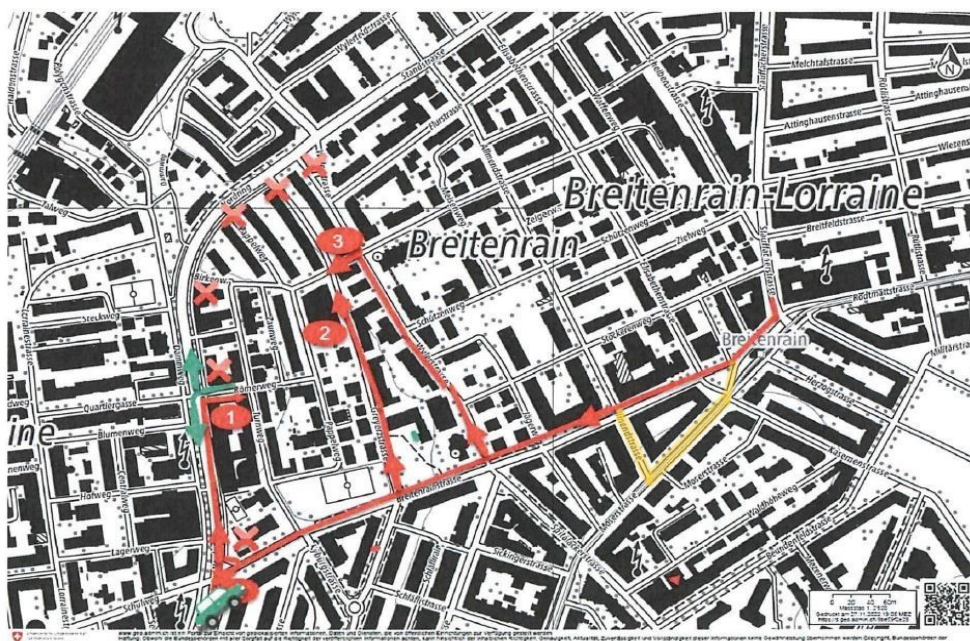
und handelte es sich hauptsächlich um Quell- und Zielverkehr (80-85 %, Akten RSA act. 4A1 S. 5 und 11). Die Verkehrserhebungen im Jahr 2019 ergaben, dass der motorisierte Verkehr abgenommen hatte, wobei nach wie vor rund 80 % Quell- und Zielverkehr festgestellt wurde (Präsentation Verkehrsplanung, Akten RSA act. 4A1 S. 2 und 7 ff.). Der Turnweg wird somit überwiegend von quartierbezogenem Verkehr befahren und es erscheint mit der Gemeinde als plausibel, dass sich die Fahrgewohnheiten heute nicht erheblich anders präsentieren (vgl. BA Rz. 34). Der Nutzen, das Fahrverbot zeitlich auf den Schulbetrieb zu beschränken, wäre für die Beschwerdeführenden entsprechend gering. Gleichzeitig würde damit eine weniger klare Situation vor allem für die Kinder geschaffen, weshalb mit der Vorinstanz davon auszugehen ist, dass eine Sicherung z.B. mittels Pollern nötig wäre. Es ist nachvollziehbar, dass dies mit einem erheblichen Aufwand verbunden wäre, auch wenn die konkreten Kosten nicht bekannt sind. Weil das Verkehrssicherheitsproblem auch vor und nach dem Unterricht bestehen bliebe, wären auch manuelle Poller oder eine Kette weder praktikabel noch gleich zielführend. Soweit die Beschwerdeführenden auf Strassen hinweisen, bei denen keine Poller vorgesehen sind, liegen keine mit den Verhältnissen auf dem südlichen Abschnitt des Turnwegs (Strasse zwischen Schulhaus und Pausenplatz) vergleichbaren Situationen vor (vgl. auch BA Rz. 33 f.; Duplik Rz. 13): Die temporäre Massnahme im Länggassquartier (Mittelstrasse, Zähringerstrasse, Neubrückstrasse) dient der Stärkung der Begegnungszonen während kurzer Zeitfenster vor und nach den Sommerferien und verfolgt eine andere Zielsetzung (Stärkung von Begegnungsorten). Das zeitlich auf Hauptverkehrszeiten an Werktagen beschränkte Teilfahrverbot auf der Schanzenstrasse ist mit Pollern nicht umsetzbar, weil der nach wie vor zugelassene Linienverkehr, die öffentlichen Dienste und Taxis regelmässig verkehren können müssen. Ohnehin ist die Schanzenstrasse mit einem Verkehrsvolumen von rund 6'000 Motorfahrzeugen pro Tag nicht mit einem kurzen Abschnitt einer Quartierstrasse vergleichbar. Nach dem Gesagten ist nicht zu beanstanden, dass die Gemeinde auch ein zeitlich beschränktes Fahrverbot als mildere Massnahme verworfen und die Vorinstanz diesen Entscheid geschützt hat.

**4.2.4** Die Beschwerdeführenden machen schliesslich geltend, die Gemeinde habe die Problematik des zweiteiligen Pausenplatzes bei der Renovation des Schulhauses selber geschaffen und solle das Problem an seiner Quelle angehen, d.h. den Fehler durch Wiederherstellung des ursprünglichen Pausenplatzes beheben bzw. prüfen, ob nicht eine Pausenplatzvergrösserung durch bauliche Massnahmen an der bestehenden Infrastruktur möglich sei (Entsiegelung asphaltierter Flächen, evtl. Abbruch Materialräume und veralteter Toilettenanlagen oder Erweiterung im süd-westlichen Teil der Parzelle beim Imbissstand). Auch seien anderweitige Alternativen wie z.B. eine Überführung für die Schülerinnen und Schüler nicht geprüft worden (Replik Rz. 22 ff.). – Eine Fussgängerüberführung würde zwar den Vorplatz des Schulhauses sicher mit dem gegenüberliegenden Spiel- und Sportplatz verbinden, verhindert aber – wie die Gemeinde zutreffend ausführt – nicht, dass sich die Schulkinder vor und nach der Schule und während der Pausen auf dem Turnweg aufhalten. Ausserdem leuchtet ein, dass sie ebenso wie die weiteren Vorschläge der Beschwerdeführenden aus finanziellen und städtebaulichen Gründen keine ernsthafte Alternative darstellt (vgl. Duplik Rz. 14).

**4.3** Die Beschwerdeführenden machen schliesslich geltend, das Teilfahrverbot sei der Quartierbevölkerung nicht zumutbar, weil unnötigerweise übermässig Mehrverkehr durch enge Quartierstrassen umgelenkt werde. Das führe nicht nur zu einem grösseren Zeitverlust für den Umweg als die Vorinstanz meine, sondern auch zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit auf den Ausweichstrecken, namentlich auf der Wylstrasse, wo sich ein Kindergarten und eine Kindertagesstätte befänden, und am Römerweg, wo ebenfalls von einer untragbaren Mehrbelastung auszugehen sei. Wegen der zahlreichen bereits bestehenden Verkehrsbeschränkungen wirke sich jede weitere Beschränkung besonders stark aus (Beschwerde Rz. 68 ff.; Replik Rz. 25).

**4.3.1** Der südliche Abschnitt des Turnwegs ist heute unbestrittenermassen eine wichtige Zu- und Ausfahrtsstrasse in das und aus dem Quartier; daneben ist der Römerweg von Bedeutung (angefochtener Entscheid E. II.4.2.3; Protokoll, Akten RSA act. 4A pag. 298; vgl. auch die Präsentation Verkehrs-

planung, Akten RSA act. 4A1 S. 3-6). Bei einer Sperrung des südlichen Abschnitts des Turnwegs wird sich die Zu- und Wegfahrt wie folgt gestalten (Protokoll, Akten RSA act. 4A pag. 299 mit Abb. 5), wobei seit dem Umbau des Breitenrainplatzes die Einfahrt vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse gesperrt ist und die Anfahrt via Moser-/Allmendstrasse in die Breitenrainstrasse erfolgt (Akten RSA pag. 321 f.):



Übersichtsplan zur Veranschaulichung des Gesagten (Ein- und Ausfahrt bei Sperrung des südlichen Turnwegs); ein rotes Kreuz bedeutet ein Linksabbiegeverbot bei Fahrtrichtung Lorrainebrücke.  
Die gelbe Linie zeigt die Zufahrt seit der Sanierung des Breitenrainplatzes (ergänzt durch Verwaltungsgericht).

Von Norden (Wankdorf) herkommende Fahrzeuge gelangen wegen Linksabbiegeverbots (rote Kreuze) schon heute nicht über den Nordring ins Quartier. Sie würden weiterhin via Breitenrainplatz, Breitenrainstrasse anfahren, könnten dann aber nicht mehr in den Turnweg einbiegen, sondern müssten via Nordring und Römerstrasse (roter Pfeil 1) einbiegen oder bereits vorher von der Breitenrainstrasse über die Greyerz- oder Wylstrasse ins Quartier gelangen (rote Pfeile 2 und 3). Die gleichen Zufahrtsmöglichkeiten über den Nordring oder die Breitenrainstrasse bestünden für Fahrzeuge aus anderen Himmelsrichtungen. Die Ausfahrt aus dem Quartier auf den Nordring wäre weiterhin via Römerweg möglich (Links- und Rechtsabbiegen zulässig; vgl. grüne Pfeile), ebenso über die Greyerzstrasse sowie die Wylstrasse

und den Pappelweg (nur Rechtsabbiegen erlaubt). Die Ausfahrt auf die Breitenrainstrasse über den Turnweg fiel weg, wäre aber ebenfalls über die Greyerz- und Wylerstrasse möglich (vgl. auch Streetview auf <[www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)>).

**4.3.2** Mit Blick auf diese Ausgangslage ist die Vorinstanz zutreffend davon ausgegangen, dass nach wie vor Möglichkeiten bestehen, in das Quartier ein- und wieder auszufahren, sodass die Erschliessung hinreichend gewährleistet ist (angefochtener Entscheid E. II.4.2.3). Es ist zwar nachvollziehbar, dass namentlich die Anwohnerinnen und Anwohner im Geviert Birken-, Pappel- und Turnweg die direkte Verbindung von der und zur Breitenrainstrasse via den südlichen Abschnitt des Turnwegs schätzen und gerne nutzen, um nicht längere Wege durch die Quartierzelle fahren zu müssen. Die Vorinstanz ist aber unwidersprochen davon ausgegangen, dass der durch das Fahrverbot anzunehmende grösste in Kauf zu nehmende Umweg bei rund 350 m liegt und die Mehrfahrzeit pro Fahrt je nach Verkehr ein paar Minuten in Anspruch nimmt (angefochtener Entscheid E. II.4.2.3; vgl. auch Präsentation Verkehrsplanung, Akten RSA act. 4A1 S. 2 und 8, wonach für die Umwege ca. 10-60 Sekunden benötigt werden je nach Fahrtrichtung). Dieser zusätzliche Strecken- und Zeitaufwand ist auch den meistbetroffenen Beschwerdeführenden zuzumuten; selbst wenn es aufgrund der teilweise engen Strassenverhältnisse bei Gegenverkehr gelegentlich sogar etwas länger dauern sollte. Alle Fahrziele (inkl. Geschäfts- und Lagerräume am Pappelweg) sind nach wie vor gut erreichbar, allenfalls unter Inkaufnahme eines (nicht sehr grossen) Umwegs, und für Velos und Mofas ergeben sich keine Einschränkungen. Ein Recht auf unveränderte Beibehaltung einer vorteilhaften Verkehrssituation gibt es nicht (so schon Fritz Gygi, Verwaltungsrecht, 1986, S. 238 f.). Ebenso wenig ist ein (Rechts-) Anspruch anerkannt, auch Kürzestdistanzen auf dem direktesten Weg mit dem Motorfahrzeug zurücklegen zu können (vgl. BVR 2004 S. 363 E. 5.8). Auch kann dem Gemeinwesen nicht verwehrt sein, Massnahmen zu treffen, die zur Folge haben, dass bestimmte Betriebe für den motorisierten Individualverkehr weniger günstig gelegen sind als vorher. Unverhältnismässig wäre die Massnahme allenfalls dann, wenn sie zu einer Umsatzeinbusse führen würde, welche die wirtschaftliche Existenz bedroht oder wesentlich einschränkt (vgl. für ein versuchsweises zeitlich beschränktes Fahrverbot BVR 2004 S. 363 E. 5.9 mit

weiteren Hinweisen; BGer 1C\_37/2017 vom 16.6.2017 E. 6.3; VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 4.5.4). Solches machen die Beschwerdeführenden jedoch nicht substantiiert geltend.

**4.3.3** Die Auswirkungen von geplanten Verkehrsmassnahmen (z.B. Art und Weise der Verkehrsverlagerungen, Zu- bzw. Abnahme von Immissionen sowie Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit) beschränken sich in der Regel nicht auf diejenigen Strassen, auf denen sie angeordnet werden (vgl. Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 127) und lassen sich nicht immer mit der erforderlichen Gewissheit voraussehen. Das gilt vor allem dann, wenn auf mehreren Strassen Beschränkungen eingeführt werden, die sich gegenseitig bedingen oder ergänzen, oder wenn grossflächige Umfahrungen zu erwarten sind, deren Nachteile nicht abgeschätzt werden können (vgl. VGE 2021/242 vom 1.12.2022 E. 4.1.2 mit Hinweis auf BGer 1C\_37/2017 vom 16.6.2017 E. 3.2 betreffend ein befristetes Einbahnregime). – Es ist unbestritten, dass das geplante Teilfahrverbot zu Verlagerungen des Motorfahrzeugverkehrs im Quartier führen wird. Gemäss den Verkehrserhebungen von 2019 wird der Turnweg täglich von rund 1050 Fahrzeugen pro Tag befahren, wobei der Anteil des motorisierten Verkehrs rund 45 % beträgt (460 Zweiräder, 590 Motorfahrzeuge). Der Motorfahrzeugverkehr besteht aus ca. 19 % Durchgangs- sowie 81 % Ziel- und Quellverkehr. Bei einer Sperrung des südlichen Abschnitts des Turnwegs wird angenommen, dass sich der Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen verlagern würde (ca. 115 Fahrzeuge). Die verbleibenden 475 Motorfahrzeuge würden voraussichtlich über den Birkenweg (38 %, d.h. ca. 225 Fahrzeuge) oder über den Römerweg (43 %, d.h. ca. 255 Fahrzeuge) fliessen. Gemäss Kordonzählung würde der Mehrverkehr auf diesen Achsen somit höchstens 22 Fahrzeuge (Römerweg) bzw. 20 Fahrzeuge (Birkenweg) pro Stunde betragen (vgl. zum Ganzen Präsentation Verkehrsplanung, Akten RSA act. 4A1 S. 7 und 9). Entgegen den Beschwerdeführenden ist auf dem Römer- und Birkenweg somit nicht mit untragbarem Mehrverkehr zu rechnen (Protokoll, Akten RSA act. 4A pag. 301 ff.): Der Römerweg ist übersichtlich und auf dem meistbefahrenen Abschnitt vor der Einmündung in den Nordring zweispurig mit beidseitigem Trottoir. Der anschliessende engere Abschnitt zwischen Turn- und Pappelweg (kein Trottoir zwischen Turn- und Zaunweg) wird nicht den ganzen Zusatzverkehr aufnehmen müssen, sondern nur jenen, der vom Pappel- und

Zaunweg direkt zum Nordring gelangen will (und umgekehrt). Ebensovienig wird die Wylerstrasse den ganzen neu über den Birkenweg fliessenden Verkehr aufnehmen müssen. Sie ist zwar wie die Greyerzstrasse auf vielen Abschnitten verengt durch beidseits auf der Fahrbahn markierte Parkplätze und es ist ebenfalls teilweise eine Begegnungszone signalisiert. Trotzdem ist nicht ersichtlich, warum die Wylerstrasse einen Teil der zusätzlich über den Birkenweg fliessenden 20 Fahrzeuge pro Stunde nicht sollte aufnehmen können. Gleiches gilt für die Greyerzstrasse, die mindestens einseitig über ein Trottoir verfügt. Soweit die Beschwerdeführenden schliesslich eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit befürchten, gilt Folgendes: Die Sichtverhältnisse bleiben unverändert. Die Wylerstrasse verfügt beidseitig über Trottoirs, die Kindertagesstätte und der Kindergarten sind unbestritten umzäunt und gegen die Wylerstrasse hin ist das Trottoir mit einem Geländer von der Fahrbahn abgegrenzt; der Aussenraum der Kinder befindet sich schliesslich auf der strassenabgewandten Seite (vgl. Protokoll, Akten RSA act. 4A pag. 303 mit Abb. 10 f.; BA Rz. 26; vgl. auch Beschwerde Rz. 45 mit Beschwerdebeilage 4). Es ist nicht ersichtlich, warum der verhältnismässig geringfügige Mehrverkehr die Sicherheit entscheidend verschlechtern sollte. Hingegen würde im Vergleich dazu ein offensichtliches Sicherheitsdefizit beim Schulhaus behoben. Dass aktuelle Verkehrszahlen zur Wylerstrasse sowie zum Birken- und Römerweg fehlen, trifft zwar zu. Entscheidend für die Zumutbarkeit ist aber nicht die aktuelle, sondern die Mehrbelastung, die ohnehin nur prognostiziert werden kann. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz den gestützt auf die Verkehrserhebungen am Turnweg ermittelten Mehrverkehr für die anderen Quartierstrassen als moderat eingeschätzt hat und davon ausgegangen ist, dass sich der im Quartier verbleibende Quell- und Zielverkehr auf verschiedene Strassen verteilen wird und absorbiert werden kann. Soweit die Beschwerdeführenden darauf hinweisen, dass die Verkehrserhebungen von 2019 während der Sanierung des Breitenrainplatzes («Dr nöi Breitsch») stattfanden, entspricht das im Übrigen der heutigen Verkehrssituation (Teilfahrverbot Abschnitt Breitenrainstrasse; vgl. VGE 2019/25 vom 16.9.2019 E. 1.2.4, bestätigt durch BGer 1C\_558/2019 vom 8.7.2020). Es ist somit nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz und die Gemeinde die Kapazitäten der Wylerstrasse nicht weiter abgeklärt haben. Weitere Sachverhaltsabklärungen erübrigen sich

auch vor Verwaltungsgericht; der Beweisantrag auf Einholung der vollständigen und konkreten Verkehrsdaten der Kordonzählung wird abgewiesen (vgl. Beschwerde Rz. 44; vgl. BA Rz. 25). Sollten sich die Befürchtungen der Beschwerdeführenden wider Erwarten bewahrheiten, wonach die Quartierstrassen den umgelagerten Ziel- und Quellverkehr nicht aufnehmen können, wären die Behörden gehalten, die örtliche Verkehrsordnung zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen (vgl. Art. 107 Abs. 5 SSV; BVR 2008 S. 360 E. 4.4.2).

**4.3.4** Die mit der Verkehrsmassnahme verfolgte Zielsetzung, die Verkehrssicherheit der Schulkinder auf dem erweiterten Pausenplatz zu verbessern, rechtfertigt im Ergebnis die damit einhergehende Einschränkung für die motorisierte Quartierbevölkerung (vgl. für diese Würdigung z.B. auch VGE 2021/242 vom 1.12.2022 E. 4.3.4). Anders als die Beschwerdeführenden geltend machen, hat die Regierungsstatthalterin die auf dem Spiel stehenden Interessen zutreffend gewürdigt; sie ist im Ergebnis zu Recht zum Schluss gekommen, dass das öffentliche Interesse am Teilfahrverbot (Sicherheit von Schulkindern) die entgegenstehenden Interessen (kürzere Wege, Mehrverkehr) überwiegt (vgl. angefochtener Entscheid E. II.4.2.3 a.E.).

**4.4** Nach dem Gesagten hat die Regierungsstatthalterin das strittige kommunale Teilfahrverbot zu Recht als verhältnismässig beurteilt.

## **5.**

**5.1** Zusammengefasst hält der angefochtene Entscheid der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde erweist sich als unbegründet und ist abzuweisen.

**5.2** Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführenden kostenpflichtig (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Für die ihnen gemeinsam auferlegten Verfahrenskosten haften sie solidarisch (Art. 106 VRPG). Anspruch auf Parteikostenersatz haben sie nicht (Art. 108 Abs. 3 VRPG).

**5.3** Die Gemeinde verlangt den Ersatz ihrer Parteikosten gestützt auf Art. 104 Abs. 4 VRPG in seiner seit dem 1. April 2023 geltenden Fassung; dass sie nach der bis 31. März 2023 geltenden Fassung einen Anspruch auf Parteikostenersatz hätte, macht sie zu Recht nicht geltend (vgl. BVR 2015 S. 581 E. 7.3; VGE 2010/40 vom 6.7.2010 E. 6 betr. Tempo 30-Zone; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 104 N. 39 mit weiteren Hinweisen).

**5.3.1** Nach der Übergangsbestimmung von Art. T2-1 VRPG zu Art. 104 Abs. 3 und 4 VRPG (berichtigt am 30.6.2023, BAG 23-041) werden beim Inkrafttreten der erwähnten Gesetzesänderung hängige Beschwerdeverfahren nach bisherigem Recht zu Ende geführt. Die Beschwerde beim Verwaltungsgericht wurde zwar erst nach dem 1. April 2023 eingereicht; das Regierungstatthalteramt war aber bereits vorher als Rechtsmittelinstanz mit der Angelegenheit befasst. Es fragt sich daher, ob der Begriff der Rechtshängigkeit in diesem Zusammenhang auf die jeweilige Instanz zu beziehen (so die Gemeinde in BA Rz. 43; Duplik Rz. 16) oder instanzübergreifend (so die Beschwerdeführenden in Replik Rz. 28 f.) zu verstehen ist (weiterführend dazu Michel Daum, Teilrevision 2023 des bernischen Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, in BVR 2023 S. 286 ff. [nachfolgend: VRPG-Teilrevision 2023] S. 294 f.). Die Frage, ob das neue Recht überhaupt zur Anwendung kommt, kann mit Blick auf die nachfolgenden Erwägungen offenbleiben.

**5.3.2** Hatten Gemeinden nach der bis zum 31. März 2023 gültigen Fassung von Art. 104 Abs. 4 VRPG (BAG 08-109) in der Regel keinen Anspruch auf Parteikostenersatz, besteht nunmehr im Grundsatz ein Ersatzanspruch unter der Voraussetzung, dass die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse es rechtfertigen. Der Grosse Rat hat sich bei der Formulierung dieser Voraussetzung an Art. 111 Abs. 2 VRPG orientiert, der die amtliche Beiordnung von Anwältinnen und Anwälten im Rahmen der unentgeltlichen Rechtspflege regelt. Danach kann einer bedürftigen Partei, deren Rechtsmittel nicht aussichtslos ist, eine Anwältin oder ein Anwalt beigeordnet werden, wenn die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse es rechtfertigen. Das ist nach der Praxis der Fall, wenn der Person ein besonders starker Eingriff in ihre Rechtsposition droht oder sich neben der relativen Schwere des Falls besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten stellen, denen sie allein

nicht gewachsen wäre. Als besondere Schwierigkeiten fallen dabei die Komplexität der Rechtsfragen, die Unübersichtlichkeit des Sachverhalts, aber auch in der Person liegende Gründe in Betracht (Lucie von Büren, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 111 N. 35 mit Hinweisen). Während Letztere im Rahmen von Art. 104 Abs. 4 VRPG keine Rolle spielen können, ist mithin beim Parteikostenersatz der Gemeinden vorab auf die Komplexität der sich stellenden Rechts- und Sachverhaltsfragen abzustellen. Daran hat sich das Verwaltungsgericht bereits in seiner Praxis zur bisherigen Fassung von Art. 104 Abs. 4 VRPG orientiert, wobei es hohe Anforderungen an die Komplexität gestellt hat («besonders komplex»). Die Beratungen im Grossen Rat zeigen zudem, dass die Grösse der Gemeinde eine Rolle spielen soll. Für grössere Gemeinden mit eigenem Rechtsdienst ist die Hürde für Parteikostenersatz nach dem Willen des Gesetzgebers höher als für kleinere oder mittlere Gemeinden. Sie sollen etwa in Verfahren betreffend schwierige Ortsplanungsrevisionen einen Ersatzanspruch haben, nicht aber beim Erlass von Verkehrsbeschränkungen (vgl. GR-Wortlautdokument, im Geschäft 2015.JGK.3854 vom 17.3.2022, 1. Lesung, Voten Gnägi, Bohnenblust, Freudiger, Lanz und Allemann, S. 7 ff., 11, 13; Michel Daum, VRPG-Teilrevision 2023, in BVR 2023 S. 293 f.).

**5.3.3** Zwar hängt der Parteikostenanspruch nach dem Erwogenen nicht allein von der Grösse einer Gemeinde ab oder davon, ob diese über einen eigenen Rechtsdienst verfügt. Nebst der Komplexität der Streitsache sind die Grösse der Gemeinde und deren fachliche Ressourcen nach dem klaren Willen des Gesetzgebers aber in die Beurteilung einzubeziehen. Weiter ist der Beschwerdegegnerin beizupflichten, dass Verfahren betreffend Verkehrsbeschränkungen in grossen Gemeinden wohl nicht generell von der Entschädigungspflicht ausgenommen sind, obwohl der Sprecher der Justizkommission, auf deren Vorschlag die letztlich beschlossene Fassung von Art. 104 Abs. 4 VRPG zurückgeht, Verkehrsbeschränkungen in der Stadt Bern ausdrücklich als Beispiel genannt hat, in denen kein Ersatzanspruch bestehe. Hier waren aber keine komplexen Sachverhalts- und Rechtsfragen zu behandeln. Es stand eine örtlich eng begrenzte Verkehrsmassnahme auf einer Quartierstrasse mit eher kleinräumigen Auswirkungen zur Diskussion. Zu-

dem verfügt die EG Bern als grosse Gemeinde über eine ausgebaute Verwaltung mit spezialisierten Einheiten, die sich im Bedarfsfall auch aushelfen können. Soweit die Gemeinde auf die hohe Zahl an hängigen Verkehrsbeschwerdeverfahren (16 Verfahren) hinweist, gehen diese auf entsprechend zahlreiche Verfügungen zurück und ist davon auszugehen, dass die Gemeinde ihre Ressourcen darauf abgestimmt hat. Eine nicht vorhersehbare Überforderungssituation, die den Beizug des Rechtsvertreters im vorliegenden Verfahren erforderlich gemacht hätte, ist auch darin nicht zu erkennen. Die Gemeinde hat im vorliegenden Fall folglich auch nach neuem Recht keinen Anspruch auf Parteikostenersatz.

**Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 4'000.--, werden den Beschwerdeführenden auferlegt und dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe entnommen.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
  - Beschwerdeführende
  - Beschwerdegegnerin
  - Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
  - Bundesamt für Strassenund mitzuteilen:
  - Tiefbauamt des Kantons Bern

Die Abteilungspräsidentin:

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.