

Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 23. Mai 2024

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident i.V.
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichter Stohner
Gerichtsschreiberin Nuspliger

1. **A.** _____
2. **B.** _____
3. **C.** _____
4. **D.** _____ und **E.** _____
alle vertreten durch Fürsprecher ...

Beschwerdeführende

gegen

Einwohnergemeinde Bern

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

Beschwerdegegnerin

und

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland

Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend Verkehrsbeschränkung; Aufhebung von Parkplätzen an der
Schillingstrasse, an der Denzlerstrasse und am Wildermettweg (Entscheid
der Regierungsstatthalterin des Verwaltungskreises Bern-Mittelland vom
20. Dezember 2022; vbv 54/2022)



Prozessgeschichte:

A.

Am 2. Februar 2022 publizierte die Einwohnergemeinde (EG) Bern im Anzeiger für die Region Bern unter anderem Verkehrsanordnungen zum Parkplatzregime im Kirchenfeldquartier und im Elfenau-/Brunnadernquartier. Danach sollen namentlich Autoabstellplätze der Blauen Zone entlang der Schillingstrasse, der Denzlerstrasse und dem Wildermettweg aufgehoben werden.

B.

Gegen die Anordnungen betreffend die Schillingstrasse, die Denzlerstrasse und den Wildermettweg erhoben A._____, F._____, B._____, C._____ sowie D._____ und E._____ gemeinsam Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland. Die Regierungsstatthalterin wies die Beschwerde mit Entscheid vom 20. Dezember 2022 ab.

C.

Dagegen haben die Genannten (Bst. B hiavor) am 20. Januar 2023 gemeinsam Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragen, der Entscheid der Regierungsstatthalterin vom 20. Dezember 2022 sowie die (Gesamt-)Verfügung der EG Bern vom 2. Februar 2022, soweit sie die Aufhebung von Parkplätzen an den hier interessierenden drei Strassen betrifft, seien aufzuheben. Eventuell sei die Sache an das Regierungsstatthalteramt zu neuem Entscheid zurückzuweisen. Subeventuell seien die Parkplätze durch das Verwaltungsgericht zu reduzieren, wobei die Reduktion auf das aus Sicherheitsgründen zwingend Erforderliche zu beschränken sei, d.h. auf maximal 10 % der bestehenden Parkplätze.

Die EG Bern beantragt mit Beschwerdeantwort vom 21. Februar 2023, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Das Regierungsstatthalteramt hält mit Vernehmlassung vom 2. Februar 2023 am angefochtenen Entscheid fest. Mit Verfügung vom 7. Februar 2023 hat der stellvertretende Abteilungspräsident das Verfahren in Bezug auf F. _____ als durch Beschwerderückzug erledigt vom Geschäftsverzeichnis abgeschrieben. Der Instruktionsrichter hat am 14. März 2023 bei der EG Bern zusätzliche Auskünfte eingeholt. Die Gemeinde hat am 5. April 2023 Stellung genommen und an der vorgesehenen Parkplatzaufhebung festgehalten. In der Folge sind weitere Stellungnahmen der Parteien eingegangen und haben sich das Regierungsstatthalteramt und A. _____, B. _____, C. _____ sowie D. _____ und E. _____ zum Ergebnis des Beweisverfahrens geäußert. Die EG Bern hat sich nicht mehr vernehmen lassen.

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. Da hier keine baulichen Massnahmen zur Diskussion stehen, ist die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) nicht Teil des Instanzenzugs (vgl. Beschwerde S. 4). Gemäss Art. 79 Abs. 1 VRPG ist zur Beschwerde befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a; sog. formelle Beschwerde), durch die angefochtene Verfügung oder den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c; sog. materielle Beschwerde). Dasselbe gilt für die Beschwerde an das Regierungsstatthalteramt (Art. 65 Abs. 1 VRPG). Das Verwaltungsgericht hat die Beschwerdebefugnis als Prozess- bzw. Sachurteilsvoraussetzung von Amtes wegen zu prüfen (Art. 20a

VRPG; BVR 2022 S. 515 E. 1.1; Michael Pflüger, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 79 N. 3, Art. 65 N. 3).

1.2 Die Vorinstanz hat ein hinreichendes Rechtsschutzinteresse der Beschwerdeführenden 1-3 bejaht, dieses hinsichtlich der Beschwerdeführenden 4 aber offengelassen (angefochtener Entscheid Formelles E. 2.4 und 2.5). Demgegenüber ist die Gemeinde der Auffassung, auf die Beschwerde der Beschwerdeführenden 4 sei nicht einzutreten, da diese nicht unmittelbar am Wildermettweg wohnten, sondern dort nur als Eigentümer und Eigentümerin eine Wohnung vermieteten. Damit seien sie von den strittigen Massnahmen nicht genügend spezifisch betroffen (Beschwerdeantwort act. 6 S. 2 f.).

1.3 Mit ihrer Verfügung vom 2. Februar 2022 hat die EG Bern ein neues Parkplatzregime für das Kirchenfeldquartier und das Eifenau-/Brunnadernquartier erlassen. Dabei handelt es sich um funktionelle Verkehrsbeschränkungen bzw. -anordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01). Dagegen können sich Personen zur Wehr setzen, die durch die Massnahme einen Nachteil erleiden, der sie wesentlich stärker trifft als die Allgemeinheit. Das ist nach der Praxis des Verwaltungsgerichts der Fall, wenn es um die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen in der unmittelbaren Umgebung geht, so bei Gewerbetreibenden (grundlegend dazu BVR 2022 S. 515 E. 1.3 ff.), aber auch bei Anwohnerinnen und Anwohnern.

1.4 Die Beschwerdeführenden Nrn. 1-3 wohnen direkt an der Schilling- und Denzlerstrasse. Unmittelbar vor ihren Wohnungen sollen Parkplätze der Blauen Zone aufgehoben werden. Die Vorinstanz hat ihre Beschwerdebefugnis hinsichtlich der streitigen Parkplatzaufhebungen im Kirchenfeldquartier zu Recht bejaht, was die Gemeinde denn auch nicht bestreitet (vgl. Beschwerdeantwort act. 6 S. 2). Die Beschwerdeführenden 4 sind Grundeigentümer eines Gebäudes am Wildermettweg ..., das an die von der Parkplatzaufhebung unmittelbar betroffene Strasse angrenzt (Grundbuchauszug, vorinstanzliche Beschwerdebeilage Nr. 3, Akten RSA 3A1). Nebst der Betroffenheit ihrer Mieterschaft machen sie geltend, sie seien persönlich von der Aufhebung der Parkplätze besonders berührt: Ihre Liegenschaft verliere an Attraktivität und Wert; eine Vermietung werde zukünftig erschwert (vgl.

Beschwerde S. 6 ff., 11). Die Beschwerdeführenden 4 stehen mit ihrer Liegenschaft in einer besonderen Beziehungsnähe zur Anordnung. Wie bei Anwohnerinnen und Anwohnern ist kein allzu strenger Massstab an den legitimationsbegründenden Nachteil von Eigentümerinnen und Eigentümer anzusetzen; sie sind wesentlich stärker als die Allgemeinheit betroffen und zur Beschwerde befugt (bejahend offenbar auch die Praxis im Kanton St. Gallen; vgl. BVR 2022 S. 515 E. 1.3 am Ende mit Hinweis auf VGer SG B 2020/11 vom 19.8.2020 E. 1; ferner René Schaffhauser, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG, in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, S. 493 ff., 515 Rz. 28).

1.5 Anfechtungsobjekt im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht bildet der Entscheid der Regierungsstatthalterin vom 20. Dezember 2022; er ist an die Stelle der Verkehrsanordnungen der Gemeinde getreten (sog. Devolutiv-effekt der Beschwerde; statt vieler BVR 2018 S. 528 E. 3.3). Soweit die Beschwerdeführenden auch die Aufhebung von kommunalen (Allgemein-)Verfügungen vom 2. Februar 2022 beantragen (vorne Bst. C), ist daher auf die Beschwerde nicht einzutreten (vgl. BVR 2022 S. 515 E. 1.7; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 74 N. 26 i.V.m. Art. 72 N. 18, Art. 84 N. 19).

1.6 Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist unter Vorbehalt des vorstehend Gesagten einzutreten.

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

2.

2.1 Als funktionelle Verkehrsbeschränkung hat das neue Parkplatzregime die Erfordernisse von Art. 3 Abs. 4 SVG zu erfüllen. Solche Anordnungen dürfen nur erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmut-

zung, 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 Verkehrsmassnahme ein (in den örtlichen Verhältnissen begründetes) öffentliches Interesse besteht und die Massnahme verhältnismässig ist. Gleiches ergibt sich aus 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]). 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 (zum Ganzen BVR 2022 S. 515 E. 2.1 mit Hinweisen; vgl. für Grundrechtseingriffe auch BVR 2013 S. 105 E. 5.1).

2.2 Funktionelle Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend besitzt die verfügende Behörde einen erheblichen Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum und die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen obliegt in erster Linie ihr. Das Verwaltungsgericht auferlegt sich bei der Überprüfung insoweit eine gewisse Zurückhaltung, als die Beurteilung von den örtlichen Verhältnissen abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken. Ein Eingreifen des Gerichts ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Mass-

nahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen. Der Spielraum der lokalen Behörden ist auch zu respektieren, wenn es um Parkierungsbeschränkungen geht (zum Ganzen BVR 2022 S. 515 E. 2.2 mit Hinweisen).

2.3 Die Schilling- und Denzlerstrasse sind Quartierstrassen (vgl. Teilverkehrsplan für den motorisierten Individualverkehr des Stadtteils IV Kirchenfeld/Schosshalde vom August 2013, S. 15, einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Strategien und Projekte/Strategien und Konzepte/Teilverkehrspläne MIV», nachfolgend: Teilverkehrsplan MIV). Die Strassen sind ohne die markierten Parkplätze durchschnittlich 6 m breit; beidseitig verläuft ein rund 2 m breites Trottoir. Auf beiden Strassenseiten sind Parkfelder der Blauen Zone markiert, die rund 30 cm auf die Trottoirs ragen. Die zwischen den Linien der Parkfelder gemessene Fahrbahnbreite beträgt im Süden der Schillingstrasse zwischen 3,25 und 3,3 m, in der Mitte 2,95 m und im Norden zwischen 3,15 und 3,3 m. Bei der Denzlerstrasse beträgt die Fahrbahnbreite zwischen 3,4 und 3,6 m. Entlang der betroffenen Strassen befinden sich hauptsächlich ältere Wohnhäuser mit gegen die Strasse ausgerichteten Vorgärten. Entlang des Wildermettwegs, ebenfalls eine Quartierstrasse (vgl. Teilverkehrsplan MIV S. 15), verläuft nur westseitig ein knapp 2 m breites Trottoir. Die Längsparkfelder sind entlang des Trottoirs auf der Fahrbahn markiert. Die Durchfahrtsbreite neben den Markierungen beträgt rund 3,1 bis 3,35 m. Entlang der östlichen Strassenseite verläuft in weiten Teilen eine Sockelmauer mit aufgesetzten Zäunen und Zugängen zu den dort befindlichen Wohnhäusern. Die Strasse liegt ebenfalls in einem Wohnquartier (vgl. Signalisation- und Markierungspläne vom 5./7.5.2021, Akten RSA 3A2 Beilagen 2 und 3; Beschwerdeantwort Gemeinde act. 6 S. 4; vgl. auch Streetview auf <www.google.ch/maps>).

2.4 Im Vorfeld der Neuordnung der Parkplätze befuhren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Entsorgung + Recycling Stadt Bern (ERB) sämtliche Strassen mit einem 2,5 m breiten Fahrzeug, die für eine solche Fahrzeugbreite ein Problem darstellen könnten (vgl. als Beispiel das anschauliche Video auf <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Abfall/Abfuhr/Befahrbarkeit Strassennetz»). In der Folge prüfte die Gemeinde, ob ein Verschieben der

Parkfelder möglich ist (z.B. auf die gegenüberliegende Strassenseite, bei Strassen mit einseitigem Trottoir auf die Strassenseite ohne Trottoir) oder ob die Parkfelder aufgehoben werden (vgl. Beschwerdeantwort Gemeinde im vorinstanzlichen Verfahren, Akten RSA 3A pag. 75; Vortrag des Gemeinderats vom 16.9.2020 betreffend «Ersatzbeschaffung von drei Kehrichtwagen; Kredit» [nachfolgend: Vortrag Ersatzbeschaffung], Akten RSA 3A2 Beilage 7 S. 2). Sie verfügte in der Folge verschiedene Parkplatzaufhebungen im gesamten Strassennetz. An der Schillingstrasse sollen 24 der 63 Parkplätze aufgehoben werden (39 verbleiben; eingeschlossen ist die Aufhebung von 5 Parkplätzen seitlich der Liegenschaft Schillingstrasse 14 und vor der Liegenschaft Aegertenstrasse 59a). An der Denzlerstrasse sollen 6 der 16 Parkplätze aufgehoben werden (10 verbleiben). Am Wildermettweg geht es um die Aufhebung von 26 der 38 Parkplätze; gleichzeitig sollen 13 Plätze neu geschaffen werden (d.h. netto 13 aufgehoben, 25 verbleiben; vgl. angefochtener Entscheid E. 4.2.3). Die Parkplatzzahlen entsprechen den Markierungsplänen und den online einsehbaren Parkfeldern im Stadtplan (Stadtplan der Stadt Bern mit Thema «Verkehr, Mobilität», Darstellung «Parkplätze Personenwagen», einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Plänen und Bauen/Geodaten und Pläne/Stadtplan»). Insgesamt werden auf den hier betroffenen Strassenabschnitten damit (netto) 43 der bestehenden 117 Parkplätze aufgehoben. Nach Aufhebung der Markierungen verbleiben auf der Schilling- und Denzlerstrasse auf einer Strassenseite Längsparkfelder. Die heute noch teilweise auf den Trottoirs markierten Parkfelder sollen ganz auf die Fahrbahn verlegt werden, um das Trottoir zu verbreitern. Die 13 neuen Parkplätze am Wildermettweg sollen auf der anderen Strassenseite (Ostseite) markiert werden (vgl. Beschwerdeantwort Gemeinde im vorinstanzlichen Verfahren, Akten RSA 3A pag. 76 und 78).

3.

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

3.1 Die Gemeinde begründet das öffentliche Interesse an der Parkplatz-aufhebung mit der Gewährleistung der sicheren und ungehinderten Durch-fahrt für grosse Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes (Kehr- und Feuer-wehrfahrzeuge). Gleichzeitig werde damit an der Schilling- und Denzler-strasse ermöglicht, die heute noch teilweise auf den Trottoirs markierten Parkfelder vollständig auf die Fahrbahn zu verlegen, wodurch norm- und be-hindertengerechte Trottoirs geschaffen werden könnten. Somit würden dort auch sichere und hindernisfreie Verhältnisse für die Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen (vgl. Beschwerdeantwort act. 6 S. 4 ff.).

3.2 Die Vorinstanz hat erwogen, die Erleichterung des Verkehrsflusses, die Sicherheit sowie die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen seien ohne weiteres zulässige öffentliche Interessen. Na-mentlich sei ausgehend von 2,5 m breiten Fahrzeugen des öffentlichen Dienstes ein genügendes öffentliches Interesse an der Verbesserung der Durchfahrtsverhältnisse erstellt. Bei einer solchen Fahrzeugbreite sei gemäss den einschlägigen Schweizer Normen des Schweizerischen Ver-bands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS; im Folgenden VSS-Nor-men) ein Lichtraumprofil von 3,5 m bzw. für Fahrten unter 25 km/h eines von 3,1 m erforderlich. Für Fahrten über 25 km/h seien die vorhandenen Fahr-bahnbreiten – bis auf einzelne Stellen an der Denzlerstrasse – ungenügend. Bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h dürften die Strassen rein rechnerisch zwar gerade ausreichen. Ideal sei die Situation allerdings nicht; in jedem Fall unzureichend sei sie vor der Schillingstrasse 14 (Fahrbahnbreite nur 2,95 m). Hinzu komme, dass die Abfallsammlung künftig ausschliesslich in Containern stattfinde (Farbsack-Trennsystem mit flächendeckender Contai-nerpflicht), was genügend Manövrierraum für das Beladen der Fahrzeuge voraussetze. Ebenfalls bejaht hat die Vorinstanz das öffentliche Interesse an der Trottoirbreite von 2 m, auch wenn eine reduzierte Mindestbreite denkbar wäre (angefochtener Entscheid Materielles E. 4.1).

3.3 Die Erreichbarkeit der Gebäude in der Stadt Bern durch die Feuer-wehr und Kehr- und Feuerwehrfahrzeuge ist heute unbestrittenermassen gewährleistet (vgl. Beschwerde S. 10; Beschwerdeantwort Gemeinde im vorinstanzlichen Verfahren, Akten RSA 3A pag. 74). Das horizontale Lichtraumprofil für 2,5 m

breite Fahrzeuge beträgt bei Geschwindigkeiten bis 20 km/h 3,1 m (Grundabmessung 2,5 m, kein Bewegungsspielraum, Sicherheitszuschlag beidseitig 0,3 m). Bei einer Geschwindigkeit von 30-40 km/h ist ein Lichtraumprofil von 3,3 m massgebend (Grundabmessung 2,5 m, Bewegungsspielraum beidseitig 0,1 m und Sicherheitszuschlag beidseitig 0,3 m; vgl. VSS-Norm «Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer», 1992 [neu VSS 40 201, Edition 2019-03], Tab. 1, Abb. 4 und Tab. 5). Auch wenn die Vorinstanz von einem Lichtraumprofil von 3,5 m statt 3,3 m ausgegangen ist, hat sie im Ergebnis zu Recht darauf hingewiesen, dass dieses bis auf eine Stelle im mittleren Bereich der Schillingsstrasse (2,95 m, vorne E. 2.3) eingehalten ist (vgl. angefochtener Entscheid E. 4.1.2). Das geplante Farbsack-Trennsystem mit Containern wurde aufgeschoben und der Zeitpunkt der Einführung im hier betroffenen Stadtteil ist aktuell ungewiss (vgl. Stellungnahme Gemeinde vom 5.4.2023 S. 1, act. 9). Kürzlich hat der Gemeinderat der Stadt Bern bekannt gegeben, dass auf das geplante System jedenfalls teilweise verzichtet werden müsse (vgl. Medienmitteilung «Neues Entsorgungssystem muss flexibler werden» vom 18.3.2024, einsehbar unter: <www.bern.ch/mediencenter>, Rubrik «Medienmitteilungen»). Unbestritten ist schliesslich, dass eine Mindestbreite von 1,5 m auf dem Trottoir überall eingehalten ist. Die Gemeinde stellt nicht in Frage, dass die Strassenbreite rein rechnerisch für eine Durchfahrt genügt. Sie macht aber geltend, es brauche zusätzlich einen «seitlichen Arbeitsbereich der Belader*innen von Kehrlichfahrzeugen». Bereits heute sei die Situation bei der Entsorgung von Grüngut und Altpapier in Containern wegen der engen Verhältnisse unbefriedigend (vgl. Beschwerdeantwort act. 6 S. 5). Auch wenn sich die Einführung des neuen Trennsystems verzögere (bzw. vorerst auf die Einführung verzichtet wird), halte sie an der Parkplatzaufhebung fest, weil unabhängig davon ein Interesse an der Verbesserung der Durchfahrts- und Platzverhältnisse bestehe (Stellungnahme Gemeinde vom 5.4.2023, act. 9).

3.4 Nach Angaben von Schutz und Rettung Bern ist die Zufahrtsituation in allen Quartieren von Bern für schwere Fahrzeuge schwierig und sehr beengt. Diese Situation werde durch versetzt positionierte Parkplätze und nicht korrekt parkierte Fahrzeuge zusätzlich erschwert. Grundsätzlich könnten aber alle Strassen befahren werden, jedoch müsse die Geschwindigkeit auf

unter Schritttempo reduziert und müssten Fahrzeugspiegel während der Alarmfahrt eingeklappt werden. Während Testfahrten mit Kehrichtfahrzeugen habe sich gezeigt, dass sich mit dem punktuellen Abbau von Parkplätzen die Zufahrtssituation auch für die Feuerwehr essenziell verbessere. Der Löschzug der Feuerwehr bestehe aus einem Einsatzleitwagen (Personenwagen), einem City-Tanklöschfahrzeug (2,4 m), einer Autodrehleiter (2,4 m) und einem Standard-Tanklöschfahrzeug (2,5 m). Letzteres sowie weitere Einsatzmittel würden je nach Einsatzart bzw. -dimension herangezogen und müssten bis vor das Gebäude herangeführt werden können (Stellungnahme vom 5.7.2023, act. 12A).

3.5 Anders als die Beschwerdeführenden geltend machen, hat die Vorinstanz den entscheidwesentlichen Sachverhalt grundsätzlich richtig und vollständig festgestellt (vgl. Beschwerde S. 9 ff.). Mit Blick auf die von der Gemeinde eingesetzten Kehrichtfahrzeuge und das Standard-Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz für die Befahrbarkeit der Strassen durch die öffentlichen Dienste auf eine Fahrzeugbreite von 2,5 m abgestellt hat. Sie ist zu Recht davon ausgegangen, dass sich Weiterungen zur städtischen Beschaffungspolitik für Nutzfahrzeuge einschliesslich der damit verfolgten Energie- und Klimastrategie erübrigen; zudem ist letztlich ohnehin nicht bestritten, dass (Elektro-)Fahrzeuge für die Kehrichtabfuhr standardmässig nur in einer Breite von 2,5 m erhältlich sind (angefochtener Entscheid Materielles E. 4.1.1; vgl. Beschwerde S. 10 und 25). Soweit sich während des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens ergeben hat, dass die Einführung des Farbsack-Trennsystems mit Containerpflicht auf unbestimmte Zeit aufgeschoben ist bzw. gar nicht wie vorgesehen realisiert wird, erübrigen sich dazu ebenfalls nähere Ausführungen, zumal die Gemeinde das öffentliche Interesse an der Parkplatzaufhebung wie erwähnt unabhängig davon begründet. Die Beschwerdeführenden beantragen den Beizug weiterer Akten (insb. Anträge und Stadtratsvorstösse), eine Zeugenbefragung und einen Augenschein der betroffenen Strassen (vgl. insb. Beschwerde S. 9 ff.). Der entscheidwesentliche Sachverhalt ergibt sich indes mit hinreichender Klarheit aus den Akten. Die Beweisanträge werden daher abgewiesen (vgl. allgemein BVR 2022 S. 104 E. 5.7; Michel Daum, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 18 N. 27 f.). Eine Rückweisung an die Vorinstanz erübrigt sich ebenfalls

(vgl. Eventualbegehren vorne Bst. C). Ob die örtlichen Verhältnisse im vorliegenden Fall ein öffentliches Interesse an der Verbesserung der Durchfahrt rechtfertigen, ist keine Frage der Sachverhaltsfeststellung, sondern der rechtlichen Würdigung.

3.6 Die Gemeinde will mit den Parkplatzaufhebungen die Durchfahrtsverhältnisse für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes verbessern. Die Verkehrsplanung und -sicherheit sind anerkannte öffentliche Interessen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (vorne E. 2.1). Mit Blick auf die beschriebenen Strassenverhältnisse leuchtet ein, dass sich die Durchfahrt mit 2,5 m breiten Fahrzeugen bei einer Fahrbahnbreite von 2,95-3,6 m als schwierig erweisen kann. Das gilt insbesondere, wenn wie im Fall der Schilling- und Denzlerstrasse auf beiden Strassenseiten Fahrzeuge parkiert sind. So hat das Bundesgericht etwa die Auffassung des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug als vertretbar erachtet, wonach Feuerwehrfahrzeuge eine Mindestbreite von 3,5 m benötigen und eine bestehende Fahrbahnbreite von 5 m es nicht zulasse, Längsparkfelder von 1,9 m zu markieren. Es hat erwogen, dass bereits die Sicherung oder Erleichterung der Durchfahrt für schwere Fahrzeuge der Feuerwehr und der Kehrrichtentsorgung grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegt (BGer 2A.194/2006 vom 3.11.2006, in ZGBR 2008 S. 107 E. 4; vgl. auch VGE 2012/473 vom 23.1.2014 E. 4.2 betreffend die Einführung einer Blauen Zone mit Parkverbot). Mit der hier geplanten Umsetzung der Markierungen (inkl. Verschieben der verbleibenden Parkplätze auf die Fahrbahn) beträgt die Fahrbahnbreite statt bisher 2,95-3,6 m neu rund 4,2 m (6 m Strassenbreite abzüglich Parkplatz von 1,8 m), d.h. man gewinnt an der Schilling- und Denzlerstrasse zwischen 0,6-1,25 m. Beim Wildermettweg bleibt die Fahrbahnbreite gleich bzw. verringert sich wegen des grösseren Parkplatzabstands zur Mauer auf der Ostseite sogar um 10 cm (Parkplatz ist 1,9 m statt 1,8 m); eine Optimierung ergibt sich aber, weil die Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes wenn nötig via Trottoir, das nicht teilweise mit Parkplätzen markiert ist, ausweichen können (vgl. Beschwerdeantwort Gemeinde im vorinstanzlichen Verfahren, Akten RSA 3A pag. 78). Die Durchfahrtsituation für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes verbessert sich damit namentlich an der Schilling- und Denzlerstrasse substantziell; auch diejenige am Wildermettweg wird erleichtert. Dies bestätigt die für die Feuerwehr verantwortliche kommunale Stelle (vgl. vorne E. 3.4). An den strittigen Massnahmen

besteht daher im Grundsatz – unabhängig von der Einführung des Farbsack-Trennsystems – ein öffentliches Interesse, das entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführenden nicht «in erster Linie» klimapolitisch bedingt ist (Beschwerde S. 24). Daran ändert nichts, dass es in vielen Quartierstrassen in der Stadt Bern eng ist; abgesehen davon wurden auch in anderen Stadtteilen Parkplatzaufhebungen verfügt (vgl. Akten RSA 3A2, Beilage 1). Hingegen fällt die Sicherung der Trottoirbreite von 2 m für Fussgängerinnen und Fussgänger bzw. für Menschen mit Behinderungen kaum zusätzlich ins Gewicht, zumal das entsprechende Verkehrsaufkommen an den hier betroffenen Strassen beschränkt sein dürfte.

3.7 Soweit die Beschwerdeführenden mit Bezug auf die VSS-Normen rügen, die Durchfahrt sei bereits heute ohne weiteres möglich, ist Folgendes festzuhalten: Auch wenn die VSS-Normen bei einer langsamen Fahrt grundsätzlich eingehalten sind, ist es der Gemeinde nicht verwehrt, knappe Durchfahrtsverhältnisse mit Verkehrsmassnahmen zu verbessern. Das öffentliche Interesse an den strittigen Massnahmen lässt sich nicht mit der Begründung in Frage stellen, es bestehe kein «akuter» Handlungsbedarf (Beschwerde S. 21 und 25). Insbesondere leuchtet ein, dass die Feuerwehr in Notfallsituationen darauf angewiesen ist, schnellstmöglich – d.h. wenn nötig schneller als mit Schrittempo – und ohne Massnahmen wie vorgängiges Einklappen von Fahrzeugspiegeln ans Ziel zu gelangen. Parkfelder auf beiden Strassenseiten bzw. auf einer Strassenseite ohne Ausweichmöglichkeit erschweren bei relativ engen Verhältnissen wie hier die zeitgerechte Erreichbarkeit des Zielorts. 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; BGer 1C_37/2017 vom 16.6.2017 E. 4.3). Auf die Bedeutung der öffentlichen Parkplätze für die Quartieranwohnerinnen und -anwohner ist aber bei der Verhältnismässigkeit der Massnahme näher einzugehen (vgl. hinten E. 4.3).

3.8 Den zuständigen lokalen Behörden ist hinsichtlich der Anforderungen, die an die Sicherstellung der Durchfahrt für die erwähnten Fahrzeuge zu stellen sind, ein gewisser Beurteilungsspielraum einzuräumen, der im vorliegenden Fall nicht überschritten ist (vgl. Beschwerde S. 12; zur Prüfungsdichte des Gerichts vorne E. 2.2). Nach dem Gesagten ist die Regierungstatthalterin zu Recht zum Schluss gekommen, dass ein öffentliches Interesse an den streitigen Parkplatzaufhebungen besteht.

4.

Die Beschwerdeführenden bestreiten weiter die Verhältnismässigkeit der Massnahmen.

4.1 Die Aufhebung der Parkplätze bewirkt, dass die für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes zur Verfügung stehende Fahrbahn und die Trottoirs an der Schilling- und Denzlerstrasse breiter werden (Markierungen nur auf einer Strassenseite auf der Fahrbahn). Auch am Wildermettweg wird die Durchfahrtssituation wegen der Ausweichmöglichkeit auf das Trottoir insgesamt verbessert (vorne E. 3.6). Die Massnahmen sind damit grundsätzlich geeignet, das verkehrsplanerische Ziel der Gemeinde, die bessere Befahrbarkeit der Strassen für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes, zu verwirklichen und damit auch die Sicherheit zu erhöhen. Das bestreiten die Beschwerdeführenden unter dem Gesichtspunkt der Eignung der Verkehrsmassnahmen nicht substantiiert. Sie sind aber der Ansicht, es werde zu vermehrtem wildem Parkieren ausserhalb der Parkfelder kommen, was kontraproduktiv sei (Beschwerde S. 19 f.). Dem Problem des Falschparkens ist indes mit verkehrspolizeilichen Mitteln zu begegnen, so dass die Fahrzeuge auf den verbleibenden öffentlichen Parkplätzen im Quartier oder auf gemieteten privaten Parkplätzen ordnungsgemäss abgestellt werden. Darauf hat bereits die Vorinstanz zutreffend hingewiesen (vgl. angefochtener Entscheid Materielles E. 4.2.1).

4.2 Es ist Sache der Gemeinde, die den örtlichen Verhältnissen und der angestrebten Zielsetzung am besten entsprechenden Massnahmen festzulegen; sie verfügt dabei über einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl.

vorne E. 2.2). Nach Ansicht der Gemeinde handelt es sich bei den angeordneten Parkplatzaufhebungen um die beste Lösung zur Erreichung des Ziels (vgl. Beschwerdeantwort act. 6 S. 8). Soweit die Beschwerdeführenden der Ansicht sind, es seien Abklärungen für mildere Massnahmen unterlassen worden, und Alternativen vorschlagen, um gewisse Parkplätze zu erhalten (vgl. Beschwerde S. 20 ff.), ist Folgendes festzuhalten:

4.2.1 Die Vorinstanz hat zutreffend darauf hingewiesen, dass schmalere Alternativfahrzeuge des öffentlichen Dienstes mit Dieselbetrieb und Anpassungen der Touren für die Kehrriktabfuhr nichts an der Tatsache ändern, dass 2,5 m breite Fahrzeuge der Feuerwehr die Strassen befahren; sie stellen damit keine taugliche Alternative dar (vgl. angefochtener Entscheid Materielles E. 4.2.2). Es erübrigt sich demzufolge, näher auf die Ausführungen im Vortrag Ersatzbeschaffung Kehrriktwagen einzugehen (Beschwerde S. 18 f.).

4.2.2 Nach Angaben der Gemeinde sollen im Bereich der Schilling- und Denzlerstrasse auf derjenigen Strassenseite Parkplätze aufgehoben werden, an der weniger Felder bestehen. Beim Wildermettweg seien bestehende Zufahrten, Zugänge und Kurvenradien von einmündenden Strassen berücksichtigt worden; im Bereich Wildermettweg 51-59 könnten nicht mehr als die vier vorgesehenen Parkfelder neu markiert werden, ohne dass der Zugang zu Liegenschaften beeinträchtigt werde oder Kurvenradien der Querstrassen unterschritten würden. Sowohl im unteren Kirchenfeld als auch im Elfenau-/Brunnadernquartier stünden weiterhin in grosser Zahl Parkfelder auf öffentlichen Strassen zur Verfügung (Beschwerdeantwort act. 6 S. 8 f.). Nach Ansicht der Vorinstanz hat die Gemeinde sorgfältig abgeklärt und abgewogen, welche Parkplätze wo aufgehoben werden müssen und wo nicht. Dies zeige sich namentlich darin, dass gerade am Wildermettweg zahlreiche Ersatzparkplätze geschaffen werden sollen (angefochtener Entscheid Materielles E. 4.2.2). Diese Ausführungen leuchten mit Blick auf die Markierungspläne ein (Akten RSA 3A2 Beilagen 2 und 3). Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Gemeinde auf dem Wildermettweg anhand der bestehenden Zufahrten, Zugänge und Kurvenradien die Parkplatzaufhebungen im Detail festgelegt hat und zum Schluss gekommen ist, dass für das verfolgte Ziel

nicht mehr Ersatzparkplätze erstellt werden können. Weitere Sachverhaltsabklärungen waren für diese Beurteilung nicht nötig.

4.2.3 Die Parkplatzaufhebungen sind auch in zeitlicher Hinsicht nicht unverhältnismässig: Die Massnahmen liegen unabhängig vom Farbsack-Trennsystem im öffentlichen Interesse (vorne E. 3.5). Es handelt sich daher nicht um Aufhebungen gleichsam «auf Vorrat» (Beschwerde S. 19).

4.3 Zur Zweck-Mittel-Relation ergibt sich Folgendes: Gemäss den Beschwerdeführenden besteht eine hohe Nachfrage nach Parkplätzen in den betroffenen Quartieren und werden die Parkplatzaufhebungen spürbare Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohnern haben (schwierigere Parkplatzsuche bzw. Suchverkehr, Verminderung Attraktivität der Liegenschaften). Die Vorinstanz hat sich ausführlich mit den Einwänden der Beschwerdeführenden auseinandergesetzt und festgehalten, auch wenn es sich nicht um eine geringfügige Parkplatzreduktion handle, stünden an den streitbetroffenen Strassen nach wie vor 49 Parkplätze (Schilling- und Denzlerstrasse) bzw. 25 Parkplätze (Wildermettweg) der Blauen Zone zur Verfügung (vgl. vorne E. 2.4). Zudem seien auch auf den umliegenden Quartierstrassen weiterhin Parkplätze vorhanden. Das Angebot dürfte zwar nicht übermässig, aber ausreichend sein, zumal darüber hinaus auch private (öffentlich zugängliche) Parkplätze bestünden. Mit Blick auf die wichtige Funktion der Blaulichtfahrzeuge sei für die Gewichtung des öffentlichen Interesses nicht entscheidend, welchen Anteil sie an der gesamten Fahrtleistung aller Strassenfahrzeuge ausmachen (angefochtener Entscheid Materielles E. 4.2.3). – Die Regierungsstatthalterin hat die auf dem Spiel stehenden Interessen zutreffend gewürdigt. Sie ist zu Recht zum Schluss gekommen, dass das öffentliche Interesse an der Parkplatzaufhebung die entgegenstehenden privaten Interessen überwiegt. Namentlich ist davon auszugehen, dass nach wie vor eine ausreichende Anzahl an öffentlichen Parkplätzen im Kirchenfeld- und Efenau-/Brunnadernquartier vorhanden ist (vgl. Stadtplan der Stadt Bern mit Thema «Verkehr, Mobilität», Darstellung «Parkplätze Personenwagen», einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Plänen und Bauen/Geodaten und Pläne/Stadtplan»). Der befürchtete (zusätzliche) Suchverkehr dürfte sich daher in Grenzen halten (Beschwerde S. 12 und 26),

zumal er sich vor allem auf Quartierbewohnerinnen und -bewohner beschränkt. Zwar gibt es in der Nähe Publikumsmagnete wie den Tierpark Dählhölzli und die Ka-We-De (Kunsteisbahn und Wellenbad Dählhölzli). Diese Orte verfügen aber zum einen über ein eigenes Parkplatzangebot und sind zum anderen gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, wie die Gemeinde und die Vorinstanz zutreffend bemerken (vgl. Beschwerdeantwort act. 6 S. 9 und Vernehmlassung act. 3). Auch für diese Feststellungen erübrigen sich weitere Beweismassnahmen (vgl. Antrag der Beschwerdeführenden auf einen Augenschein im Raum Ka-We-De/Dalmaziquai an schönen Wochenenden; Beschwerde S. 9, 12; dazu bereits vorne E. 3.5). Ein Recht auf unveränderte Beibehaltung einer (wirtschaftlich) vorteilhaften Verkehrssituation gibt es im Übrigen nicht (so schon Fritz Gygi, Verwaltungsrecht, 1986, S. 239).

4.4 Nach dem Gesagten hat die Regierungsstatthalterin die strittigen kommunalen Verkehrsbeschränkungen zu Recht als verhältnismässig beurteilt. Der angefochtene Entscheid hält auch insoweit der Rechtskontrolle stand.

5.

Die Beschwerdeführenden verlangen mit ihrem Subeventualbegehren eine Reduktion der Parkplätze um maximal 10 % (vorne Bst. C), d.h. um rund 11 statt 43 der heutigen 117 Parkplätze (vgl. vorne E. 2.4). – Bis auf den Parkplatz in der Mitte der Schillingstrasse und einige wenige bei Einmündungen bezeichnen die Beschwerdeführenden nicht, welche Parkplätze konkret aufzuheben wären (vgl. Beschwerde S. 10). Ohnehin wären damit immer noch an vielen Stellen Parkplätze vorhanden, welche die Befahrbarkeit der Strasse für die öffentlichen Dienste erschweren. Die beantragte Beschränkung läuft der Zielsetzung der Gemeinde zuwider, die Durchfahrt für Dienstfahrzeuge zu verbessern. Die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene Reduktion ist deshalb nicht gleich geeignet, das von der Gemeinde verfolgte öffentliche Interesse zu verwirklichen.

6.

Die Beschwerde erweist sich somit in allen Teilen als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist (vgl. vorne E. 1.5). Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftbarkeit kostenpflichtig (Art. 108 Abs. 1 i.V.m. Art. 106 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

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

Der Abteilungspräsident i.V.:

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.