

100.2024.121U  
SEH/AMA

## Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

**Urteil vom 7. April 2025**

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

1. **A.** \_\_\_\_\_
2. **B.** \_\_\_\_\_ und **C.** \_\_\_\_\_

Beschwerdeführende

gegen

**Einwohnergemeinde Hasle b. Burgdorf**

Gemeindeverwaltung, Bahnhofplatz 5, Postfach 244,  
3415 Hasle b. Burgdorf  
vertreten durch Rechtsanwalt ...

Beschwerdegegnerin

und

**Regierungsstatthalteramt Emmental**

Dorfstrasse 21, 3550 Langnau im Emmental

betreffend Verkehrsmassnahmen 1. Etappe (Entscheide des stv.  
Regierungsstatthalters des Verwaltungskreises Emmental vom 21. und  
22. März 2024; vbv 5/2023, vbv 2/2023)



## **Prozessgeschichte:**

### **A.**

Die Einwohnergemeine (EG) Hasle bei Burgdorf verfügte am 12. Dezember 2022 mehrere Verkehrsmassnahmen gemäss Zustimmungsverfügungen 4041-22 und 4046-22 des kantonalen Tiefbauamts, Oberingenieurkreis IV, vom 30. September 2022, nämlich:

#### 1. Zustimmungsverfügung Nr. 4041-22

- «Verbot für Motorwagen und Motorräder, Montag-Freitag, 16.30-19:00 Uhr, Linienbus gestattet» für die Dorfstrasse bei der Bahnunterführung in Richtung Kalchofenstrasse,
- «Verbot für Motorwagen und Motorräder, Montag-Freitag, 6.00-8.30 und 16.30-19.00 Uhr, landwirtschaftlicher Verkehr und Anwohner gestattet» für die Hölzlistrasse,
- «Verbot für Motorwagen und Motorräder, Schulbus gestattet», für den Friedhofweg im Bereich der Schule Preisegg,
- Aufhebung der mit Zustimmungsverfügung Nr. 562/82 vom 1. November 1982 erlassenen Verkehrsmassnahme «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen mit Zusatztafel Zubringerdienst gestattet», für den Brännliweg,
- Aufhebung der mit Zustimmungsverfügung Nr. 4159-08 vom 8. Januar 2009 erlassenen Verkehrsmassnahme «Verbot für Motorwagen und Motorräder, Zubringerdienst und für landwirtschaftliche Fahrten gestattet», für Friedhofweg, Haslestutz, Eichholzstrasse, Länggasse, Kalchofenstutz.

#### 2. Zustimmungsverfügung Nr. 4046-22

- Erweiterung der mit Zustimmungsverfügung Nr. 4213-09 vom 26. Oktober 2009 erlassenen Verkehrsmassnahme «Zone Dorfstrasse, Zonensignali-sation 30 km/h, Dorfstrasse» für den neuen Perimeter Bitzestyg, Breitenweg, Brännliweg, Eichholzmatte, Eichholzrain, Eichholzstrasse, Eisbahnweg, Friedhofweg, Haslestutz, Kalchofenstutz, Kirchmatte, Neue Kirchmatte, Preisegg,
- «Kein Vortritt für den Friedhofweg», Einmündung in Grossackerweg (Zufahrt Reitplatz),

- Aufhebung der mit Zustimmungsverfügung Nr. 735-86 vom 24. November 1986 erlassenen Verkehrsmassnahme «Höchstgeschwindigkeit 20 km/h», für den Eisbahnweg,
- Aufhebung der Signalisation «Stop» für den Kalchofenstutz, Einmündung in die Eichholzstrasse, neu gilt der gesetzliche Rechtsvortritt.

Am 15. Dezember 2022 publizierte die EG Hasle bei Burgdorf die Verkehrsanordnungen im Anzeiger Burgdorf und Umgebung.

## **B.**

Dagegen erhoben A.\_\_\_\_\_ und weitere Personen am 8. Januar 2023 Beschwerde an das Regierungsstatthalteramt des Verwaltungskreises Emmental (Verfahren vbv 5/2023). Ebenfalls am 8. Januar 2023 erhoben B.\_\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_\_ und weitere Personen Beschwerde an das Regierungsstatthalteramt (Verfahren vbv 2/2023). Mit zwei in weiten Teilen gleichlautenden Entscheiden vom 21. bzw. 22. März 2024 wies der stellvertretende Regierungsstatthalter die Beschwerden ab, soweit er darauf eintrat.

## **C.**

A.\_\_\_\_\_ sowie B.\_\_\_\_\_ (ehemals ...) und C.\_\_\_\_\_ haben am 19. April 2024 gemeinsam Beschwerde an das Verwaltungsgericht erhoben mit dem Antrag, die angefochtenen Entscheide seien aufzuheben, soweit das «Verbot für Motorwagen und Motorräder Montag-Freitag 06.00-08.30 und 16.30-19.00 Uhr, Landwirtschaftlicher Verkehr und Anwohner gestattet» auf der Hölzlistrasse und die Aufhebung des «Verbot für Motorwagen und Motorräder, Zubringerdienst und für landwirtschaftliche Fahrten gestattet» auf den Strassen Haslestutz, Eichholzstrasse, Kalchofenstutz und Hölzlistrasse betreffend. Die EG Hasle bei Burgdorf beantragt mit Beschwerdeantwort vom 19. Juli 2024 Abweisung der Beschwerde. Das Regierungsstatthalteramt schliesst mit Stellungnahme vom 23. Mai 2024 ebenfalls auf Abweisung der Beschwerde.

## **Erwägungen:**

### **1.**

**1.1** Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig. Die Beschwerdeführenden haben am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, sind als Anwohnerin und Anwohner einer von den streitigen Verkehrsanordnungen betroffenen Strasse durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG; BVR 2021 S. 517 E. 2). Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

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

### **2.**

**2.1** Die Ausgangslage ist die Folgende: Das von den streitigen Massnahmen betroffene Quartier Hasle Dorf liegt südlich der Kantonsstrasse, die nach Westen Richtung Burgdorf, und nach Südosten Richtung Lützelflüh/Goldbach bzw. ins Bigenthal führt. Das Quartier umfasst im Wesentlichen Wohnzonen/Dorfzonen sowie Zonen für öffentliche Nutzungen, Sport und Freizeit (Akten Gemeinde 4C pag. 167 f.). Um zu vermeiden, dass das Quartier bei Stau auf der Kantonsstrasse als Umwegroute verwendet wird, wurden im Jahr 2009 verschiedene Verkehrsmassnahmen getroffen: So wurde auf der Dorfstrasse Tempo 30 und für Friedhofweg, Haslestutz, Eichholzstrasse, Länggasse und Kalchofenstutz ein «Verbot für Motorwagen und Motorräder, Zubringerdienst und für landwirtschaftliche Fahrten gestattet» angeordnet. Bereits im Jahr 1982 war für den Brünliweg ein Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen mit Zusatztafel «Zubringerdienst gestattet» angeordnet worden. Mit den nunmehr angeordneten Massnahmen werden die Kalchofen-Unterführung montags bis freitags von 16.30 bis 19.00 Uhr

und die Hölzlistrasse von 06.00 bis 08.30 Uhr und von 16.30 bis 19.00 Uhr für Motorwagen und Motorräder ganz gesperrt, ausser für Linien- und Schulbusse, landwirtschaftlichen Verkehr sowie Anwohnerinnen und Anwohner der Hölzlistrasse. Auf dem Friedhofweg im Bereich der Schule Preisegg wird ein Fahrverbot für den Durchgangsverkehr mit Motorwagen und Motorrädern ausgenommen Schulbus errichtet. Die bestehende Tempobeschränkung auf 30 km/h auf der Dorfstrasse wird auf die Gebiete Bitzestyg, Breitenweg, Brännliweg, Eichholzmatte, Eichholzrain, Eichholzstrasse, Eisbahnweg, Friedhofweg, Haslestutz, Kalchofenstutz, Kirchmatte, Neue Kirchmatte sowie Preisegg ausgedehnt. Im Gegenzug werden die Fahrverbote für Motorwagen und Motorräder am Brännli- und Friedhofweg, Haslestutz, an der Eichholzstrasse, Länggasse sowie am Kalchofenstutz aufgehoben (angefochtene Entscheide E. 10.1, vorne Bst. A).

**2.2** Die Beschwerdeführenden wehren sich nur gegen das zeitlich beschränkte Fahrverbot auf der Hölzlistrasse und gegen die Aufhebung des Fahrverbots auf den Strassen Haslestutz, Eichholzstrasse, Kalchofenstutz und Hölzlistrasse (vorne Bst. C). Hingegen wehren sie sich nicht gegen die anderen Massnahmen, insbesondere nicht gegen den Einbezug von Haslestutz, Eichholzstrasse und Kalchofenstutz in die Tempo-30-Zone, ebenso wenig gegen die temporäre Sperrung der Dorfstrasse bei der Bahnunterführung in Richtung Kalchofenstrasse. In der Verfügung wurde für die Hölzlistrasse nur die Anordnung eines zeitlich beschränkten Fahrverbots angeordnet. Hingegen wurde bei der Aufhebung der bestehenden Fahrverbote die Hölzlistrasse nicht erwähnt. Das könnte darauf schliessen lassen, dass auf der Hölzlistrasse bisher kein Fahrverbot galt und nun neu ein zeitlich beschränktes Fahrverbot eingeführt wird. Gemäss Darstellung der Beschwerdeführenden (Beschwerde Rz. 10 f.) ist aber unbestritten, dass bisher ein zeitlich unbeschränktes Fahrverbot auch auf der Hölzlistrasse gilt. Das wird von der Gemeinde bestätigt (Beschwerdeantwort Rz. 9 f.). Mit ihrem Rechtsbegehren wollen die Beschwerdeführenden also erreichen, dass die bisherigen zeitlich unbeschränkten Fahrverbote auf den Strassen Haslestutz, Eichholzstrasse, Kalchofenstutz und Hölzlistrasse beibehalten werden. Dies bildet den Streitgegenstand.

### 3.

**3.1** Zu beurteilen sind sog. funktionelle Verkehrsbeschränkungen gemäss Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01), da der Verkehr nicht im Sinn von Art. 3 Abs. 3 SVG total gesperrt wird, sondern nur für bestimmte Fahrzeugkategorien und für eng begrenzte Zeiten (vgl. BVR 2004 S. 363 E. 1.1). Solche Verkehrsanordnungen können 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. Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsanordnungen nötig, wird die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Ändern sich die Voraussetzungen, muss die Behörde die örtliche Verkehrsanordnung überprüfen und gegebenenfalls aufheben (Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Der «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 (Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [BV; SR 101]; BVR 2022 S. 515 E. 2.1).

**3.2** Funktionelle Verkehrsbeschränkungen sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend besitzt die verfügende Behörde einen erheblichen Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum. Es ist grundsätzlich Sache der Gemeinde, den örtlichen Verhältnissen entsprechende Massnahmen festzulegen, mit denen sie ihre Ziele erreichen will. Der Gestaltungsspielraum der verfügenden Behörde erstreckt sich auch auf die Wahl des Vorgehens. Angesichts der vielschichtigen Auswirkungen von verkehrslenkenden Massnahmen ist oft kaum zuverlässig abschätzbar, ob eine andere Massnahme gleich geeignet und im Vergleich zu den verfügbaren Massnahmen milder wäre. Massgebend ist, ob die Gemeinde die verfüg-

ten Massnahmen auf nachvollziehbare Gründe zu stützen vermag (VGE 2021/312 vom 18.10.2024 E. 8.2.4, 2019/25 vom 16.9.2019 E. 3.7 [im Wesentlichen bestätigt durch BGer 1C\_558/2019 vom 8.7.2020], 2015/297 vom 9.5.2016 E. 5.3, 2012/473 vom 23.1.2014 E. 5.3). Das Verwaltungsgericht auferlegt sich bei der Überprüfung insoweit eine gewisse Zurückhaltung, als die Beurteilung von den örtlichen Verhältnissen abhängt, welche die lokalen 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 Massnahmen ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (zum Ganzen BVR 2022 S. 515 E. 2.2; BVR 2025 S. 58 [VGE 2023/143 vom 24.10.2024] nicht publ. E. 2.3; 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). Nicht entscheidend ist, ob die direkten Anwohnerinnen und Anwohner bzw. die Beschwerdeführenden die getroffenen Massnahmen 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 für das Gericht 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).

#### **4.**

**4.1** Die Gemeinde stützt die angeordneten Massnahmen auf ein Verkehrskonzept, das eine im Jahr 2019 eingesetzte Arbeitsgruppe erarbeitet hatte und das vom Gemeinderat genehmigt wurde. Damit sollte in einem ersten Schritt die Verkehrssicherheit im Siedlungsgebiet Hasle Dorf verbessert werden. Für die Projektierung wurde ein Verkehrsgutachten der c+s ingenieure ag eingeholt. Gemäss diesem Gutachten «Kurzbericht Verkehrsmassnahmen Hasle b.B. 1. Etappe» vom 12. August 2022 (Akten Gemeinde 4C pag. 160, auch einsehbar unter: <[www.hasle.ch](http://www.hasle.ch)>, Rubriken «Ak-

tuell/News/Publikation Verkehrsmassnahmen» [vgl. S. 12 Fussnote]; im Folgenden: Kurzbericht), S. 3, verfolgt die Gemeinde mit den Verkehrsmassnahmen folgende Ziele: Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit; Eindämmung des Schleichverkehrs; Überführung der Quartier- und Sammelstrasse in Tempo-30-Zonen; autofreies Schulareal Preisegg; erträgliche Abwicklung des Verkehrsaufkommens. Bei der Analyse des Ist-Zustands wird u.a. festgestellt (S. 10), auf der Dorfstrasse komme es teilweise zu erheblichem Rückstau. Obwohl die Gemeindestrassen im Eichholz- und Preiseggquartier mit einem Fahrverbot belegt seien, werde das Strassennetz als Umgehungsrouten benutzt. Abklärungen der Gemeindebehörden mit der Kantonspolizei hätten ergeben, dass Kontrollen aufgrund der Gebietsgrösse nur mit erheblichem Aufwand machbar seien. In den letzten Jahren hätten die privaten Schülertransporte deutlich zugenommen, was in den zur Schulanlage Preisegg angrenzenden Strassen zu grossen Problemen geführt habe. Das zeitlich begrenzte Durchfahrtsverbot und die Aufhebung des generellen Fahrverbots werden damit begründet (S. 14), die Durchfahrt solle während der Spitzenzeiten unterbunden werden; ausserhalb der Sperrzeiten stehe die Strasse allen Verkehrsteilnehmenden offen. Die Verkehrslenkung des Durchgangsverkehrs auf die Kantonsstrassen stehe im Vordergrund. Mit den geplanten Standorten der zeitlich beschränkten Fahrverbote sei eine einfache Kontrolle und Durchsetzung durch die Kantonspolizei möglich. Mit den geplanten Massnahmen könnten die heute geltenden Fahrverbote auf der Eichholzstrasse und dem Brünliweg aufgehoben werden. Als Auswirkung der Verkehrsmassnahmen wird erwähnt (S. 19), die Verkehrssicherheit werde wesentlich erhöht. Mit der Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone entstehe ein einheitliches Regime, was zu einem besseren Verständnis der Benutzerinnen und Benutzer führe.

**4.2** Die Vorinstanz hat erwogen, mit den angeordneten Verkehrsmassnahmen sollen insbesondere die Dorfstrasse sowie die anrainenden und weiterführenden Strassen für den Schleichverkehr uninteressant gemacht und damit die Verkehrssicherheit auf den betroffenen Strassen verbessert werden, insbesondere auch die Schulwegsicherheit für die Schulkinder des Schulhauses Preisegg. Daran bestehe ein öffentliches Interesse (angefochtene Entscheide E. 11.1). Mit der temporären Sperrung von Durchgangssach-

sen würden die betreffenden Passagen dem Durchgangsverkehr vollständig entzogen. Mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h würden die Verkehrssicherheit verbessert und die betreffenden Strassen als Ausweichrouten tendenziell uninteressant. Die Massnahmen seien daher geeignet, die erwähnten Ziele zu erreichen (angefochtene Entscheide E. 11.2.1). Mit der temporären Sperrung der Dorfstrasse bei der Bahnunterführung Richtung Kalchofenstrasse sowie der Hölzlistrasse während der Pendlerzeiten würden die Ein- und Ausfallstore für Ausweichfahrten während der Sperrzeiten geschlossen, was dem Ziel der Massnahme entspreche. Ein zeitlich unbeschränktes Fahrverbot (mit Zubringerdienst) wäre übermässig, da das Gemeindestrassennetz nicht nur den Anwohnenden, sondern in tragbarem Rahmen auch anderen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen soll. Mit der Erweiterung der Tempo-30-Zone auf die betreffenden Strassen werde die Wirkung verstärkt (angefochtene Entscheide E. 11.2.2). Zur Befürchtung der Beschwerdeführenden, durch die Aufhebung der zeitlich unbeschränkten Fahrverbote werde der Durchgangsverkehr auf diesen Strassen verstärkt, erwog die Vorinstanz, es sei nicht davon auszugehen, dass ein merklicher Teil des Motorfahrzeugverkehrs die weniger angenehm zu befahrenden, flächendeckend mit einer Geschwindigkeitsreduktion belegten Quartier- und Nebenstrassen ohne Not benützen werde. Die Kontrolle der einzelnen Fahrverbote mit Zubringerdienst sei gemäss Kantonspolizei nicht umsetzbar. Der Klarheit und Einfachheit halber sei es angezeigt, ältere Einzelmassnahmen wie die alten Fahrverbote aufzuheben. Mit der zeitlich begrenzten Schliessung der beiden Ausweichrouten werde der Schleichverkehr während der Stauzeiten auf der Hauptstrasse zweifellos unterbunden. Während der übrigen Zeiten rolle der Verkehr auf der Hauptstrasse und es bestehe kein Anlass für eine Ausweichfahrt durch das Dorf oder über unübersichtliche Flurstrassen (angefochtene Entscheide E. 11.2.2). Die bestehenden Verbote seien rege missachtet worden und die Kontrolle sei schwierig. Das neue Verkehrskonzept sei in Zusammenarbeit mit Fachspezialisten der Tiefbaukommission, der Bauverwaltung und unter Mitwirkung der Wohnbevölkerung erarbeitet worden. Mit der Ausdehnung der bestehenden Tempo-30-Zone könnten die Probleme und Konflikte auf dem Gemeindestrassennetz zielgerichtet behoben werden und die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schulkinder, erheblich erhöht werden. Es entstehe dadurch ein einheitliches Regime, was zu einem besseren Verständnis der Be-

nutzerinnen und Benutzer führe. Da die Unterführung am Bahnhof und die Hölzlistrasse während der Hauptverkehrszeiten gesperrt seien, sei nicht davon auszugehen, dass die Aufhebung der einzelnen Fahrverbote einen deutlich erhöhten Durchgangsverkehr in den Quartieren zur Folge haben werde. Gemäss Messungen der Gemeindebehörde sei der Pendlerverkehr nur in den Abendzeiten auf der Dorf- und Eichholzstrasse und in den Morgenspitzen auf der Eichholzstrasse spürbar. Öffentliche Strassen seien dem Verkehr und damit der Allgemeinheit gewidmet und nicht der Nutzung durch die Anwohnenden. Ein gewisses Mass an Verkehr sei damit hinzunehmen; dieses werde jedoch durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen und die zeitlich beschränkten Fahrverbote kontrollierbar reguliert (angefochtene Entscheide E. 11.2.3).

**4.3** Die Beschwerdeführenden rügen eine unrichtige Sachverhaltsfeststellung: Entgegen den angefochtenen Entscheiden würden die Ausweichrouten durch den Ortsteil Hasle nicht nur oder hauptsächlich während der Spitzenzeiten am Morgen und Abend benutzt, sondern ganztägig; die Messungen, auf welche sich die Vorinstanz berufe, beruhten teilweise aus dem Jahr 2020, als während der Corona-Pandemie der Pendlerverkehr reduziert gewesen sei, und würden nur die Fahrzeuge pro Tag erheben, aber nicht pro Stunde (Beschwerde Rz. 17, 20, 21). Zudem fehle eine Stütze für die Annahme, dass die Tempo-30-Zone die Gemeindestrassen unattraktiv mache. Die bisherige Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Dorfstrasse habe den Schleichverkehr nicht wirksam bekämpft (Beschwerde Rz. 22 f.). Schliesslich sei die Aussage nicht richtig, das bestehende Fahrverbot könne nicht wirksam kontrolliert werden; eine Kontrolle sei machbar, wenn auch mit erheblichem personellem Aufwand (Beschwerde Rz. 24 f.). In rechtlicher Hinsicht stellen die Beschwerdeführenden die von der Gemeinde verfolgten Ziele nicht in Frage, erachten aber die angefochtenen Massnahmen nicht als geeignet, um die Ziele zu erreichen (Beschwerde Rz. 28). Seit der Anordnung der Fahrverbote im Jahr 2009 sei keine Änderung der Verhältnisse eingetreten, welche die Aufhebung dieser Fahrverbote bzw. deren Ersetzung durch ein zeitlich beschränktes Fahrverbot rechtfertigen könnte. Es gebe keine Hinweise, dass die Schleichverkehrsproblematik neu nur noch in den Spitzenzeiten bestehen soll. Das bestehende Verbot mit «Zubringerdienst gestattet» sei nach wie vor geeignet, erforderlich und zumutbar, um den

Schleichverkehr zu unterbinden, und trage auch den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner und der übrigen berechtigten Benutzerinnen und Benutzer Rechnung. Das Argument, die Strassen sollen der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, sei heute nicht stichhaltiger als 2009, als die Fahrverbote eingeführt wurden (Beschwerde Rz. 30 f.). Die als Ersatz für die Aufhebung der Fahrverbote vorgesehenen zeitlich beschränkten Fahrverbote genügten den rechtlichen Anforderungen nicht; sie würden nur während der Sperrzeiten den Durchgangsverkehr verhindern. In den übrigen Zeiten sei der Durchgangsverkehr ohne Einschränkung zulässig, auch der Schwerverkehr der nahe gelegenen Kiesgrube im Gebiet Hölzli/Dicki. Die Tempo-30-Zone mache angesichts der konstanten und hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen den Durchgangsverkehr durch das Quartier nicht unattraktiv. Die neuen Massnahmen seien daher nicht geeignet, um eine Reduktion des Durchgangsverkehrs herbeizuführen. Sie erhöhe auch die Schulwegsicherheit nicht, da Schulkinder auch ausserhalb der Sperrzeiten unterwegs seien (Beschwerde Rz. 32). Dass die bestehenden Fahrverbote rege missachtet werden, sei kein Grund für deren Aufhebung, sondern allenfalls für verstärkte Kontrollen (Beschwerde Rz. 33). Es sei rechtsfehlerhaft und nicht durch den Ermessensspielraum der örtlichen Behörden gedeckt, eine bestehende Anordnung mit dem Argument der weniger aufwändigen Kontrollierbarkeit durch eine weniger wirksame zu ersetzen (Beschwerde Rz. 34 f.).

**4.4** Die Gemeinde bringt vor, die Massnahmen seien nicht nur aus der Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner der Eichholzstrasse zu sehen, sondern in einem konzeptionellen Gesamtzusammenhang zur Steuerung der Verkehrsbelastung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit (Beschwerdeantwort Rz. 13 f.). Selbst wenn auch ausserhalb der Spitzenzeiten ein Schleichverkehr durch das Quartier erfolge, sei dieser doch weniger erheblich als während der Spitzenzeiten (Beschwerdeantwort Rz. 16-19). Wenn die Messungen während der Corona-Pandemie erfolgten, so wäre gerade zu den Spitzenzeiten jetzt ein höheres Aufkommen zu erwarten (Beschwerdeantwort Rz. 20). Zudem seien die prognostischen Annahmen zur Verkehrsentwicklung ohnehin nicht beweismässig feststellbar (Beschwerdeantwort Rz. 22) und die Frage, mit welchem Aufwand die Verkehrsmassnahmen kontrolliert werden können, sei kein Thema des rechtserheblichen Sachverhalts (Beschwerdeantwort Rz. 22). In rechtli-

cher Hinsicht bringt die Gemeinde vor, nicht die Aufhebung einer Massnahme müsse verhältnismässig sein, sondern vielmehr deren Einführung bzw. Aufrechterhaltung. Ein Anspruch auf Beibehaltung einer bisherigen strengeren Massnahme bestehe nicht (Beschwerdeantwort Rz. 28). Das Kriterium der Geeignetheit als Komponente der Verhältnismässigkeit verlange nur, dass die Massnahme einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten vermöge, was bei dem zeitlich beschränkten Fahrverbot auf der Hölzlistrasse der Fall sei (Beschwerdeantwort Rz. 29-34, 37, 46 f.). Die im Jahr 2009 angeordneten Fahrverbote hätten nicht auf einem ganzheitlichen Konzept beruht; sie könnten aufgrund eines ganzheitlichen Konzepts auch überprüft und gelockert werden, um die angestrebten Ziele möglichst gut zu erreichen, ohne die Nutzung der Gemeindestrassen übermässig einzuschränken (Beschwerdeantwort Rz. 35 f., 42-44). Die bessere Kontrollierbarkeit dürfe bei der Anordnung von Massnahmen berücksichtigt werden (Beschwerdeantwort Rz. 39 f.).

## 5.

**5.1** Die sachverhaltlichen Rügen der Beschwerdeführenden sind insoweit begründet, als es in den Akten keine Grundlagen gibt für die Annahme, dass der Schleichverkehr durch das Quartier nur oder hauptsächlich während der Spitzenzeiten am Morgen und Abend erfolge. Die Verkehrsmessungen (Anhang A-1 des Kurzberichts) geben die Verteilung im Tagesablauf nicht wieder. Die von den Beschwerdeführenden vorgelegten Verkehrszählungen und Verkehrslagen (Beschwerdebeilagen 5-7) legen nahe, dass zwar am Abend eine gewisse Spitze erfolgt, dass aber im Übrigen der Verkehr ganztägig etwa gleich hoch ist. Es ist jedenfalls nicht belegt, dass die Verkehrsbelastung auf der Kantonstrasse tagsüber wesentlich geringer sein soll als am Morgen und Abend. Umgekehrt ergibt sich aus den von den Beschwerdeführenden vorgelegten Unterlagen auch nicht, dass ganztägig eine Stausituation auf der Kantonsstrasse bestehen soll: In den Verkehrslagen wird für 10.30 bzw. 15.00 Uhr zwar nicht grün, aber auch nicht rot oder dunkelrot angegeben, sondern gelb. In Bezug auf die Auswirkung der Tempo-30-Zone kommt der Kurzbericht (S. 10) einerseits zum Ergebnis, die 2009 auf der Dorfstrasse eingeführte Massnahme habe sich bewährt (S. 10

Ziff. 3.6). Andererseits wird ausgeführt, die zunehmende Verkehrsbelastung und Überlastung auf der Kantonsstrasse führe vermehrt zu Umleitungen des Pendlerverkehrs auf das Gemeindestrassennetz. Spürbar sei dies insbesondere in den Abendspitzen auf der Dorf- und Eichholzstrasse und in den Morgenspitzen auf der Eichholzstrasse. Auf der Dorfstrasse komme es teilweise zu erheblichem Rückstau. Obwohl die Gemeindestrassen im Eichholz- und Preiseggquartier mit einem Fahrverbot belegt seien, werde das Strassennetz als Umgehungsroute benutzt. Kontrollen seien nur mit erheblichem personellem Aufwand machbar. Eine Zunahme von Pendlerverkehr auf Strassen mit Hauptschulwegrouten sei gerade in den Spitzenzeiten (Schulweg und Pendlerverkehr gleichzeitig) problematisch und müsse unterbunden werden (S. 10 Ziff. 3.7). Aus diesen Ausführungen ergibt sich, dass zwar die Tempo-30-Zone den Pendlerverkehr nicht völlig zu verhindern vermag, aber auch das bisher geltende Fahrverbot nicht. Allgemein- und gerichtsnotorisch ist die Kontrolle und Durchsetzung eines Fahrverbots mit «Zubringerdienst gestattet» nicht einfach, insbesondere in grösseren Quartieren mit zahlreichen Anwohnern. Der Beschwerdeführer 1 hat in seiner Beschwerde an das Regierungsstatthalteramt denn auch selber ausgeführt, die aktuelle Situation sei für die Anwohnerschaft nicht mehr zumutbar, weil eine effektive Kontrolle der Fahrverbote gar nicht mehr möglich sei (Akten Regierungsstatthalteramt 4A pag. 2).

**5.2** Bei dieser Sachlage können die angeordneten Massnahmen nicht als rechtswidrig bezeichnet werden. Im Wesentlichen geht es darum, dass das bisherige zeitlich unbeschränkte Fahrverbot (mit Zubringerdienst und Landwirtschaftsverkehr gestattet) auf den streitbetroffenen Strassen ersetzt werden soll durch ein zeitlich befristetes Fahrverbot bei der Bahnunterführung Dorfstrasse/Kalchhofenstrasse (ausser für Linienbus) sowie ein zeitlich befristetes Fahrverbot auf der Hölzlistrasse (ausser für landwirtschaftlichen Verkehr und Anwohnerinnen und Anwohner), dass dafür aber alle betroffenen Strassen Teil der Tempo-30-Zone sind, ausser die Hölzlistrasse. Es liegt auf der Hand, dass ein zeitlich nicht beschränktes Fahrverbot den Verkehr weniger stark reduziert als ein zeitlich unbeschränktes (VGE 2021/312 vom 18.10.2024 E. 8.2.5). Immerhin wird neu während der Sperrstunden am Abend (16.30-19.00 Uhr) der Schleichverkehr über die Dorfstrasse gänzlich unterbunden, weil im Bereich der Bahnunterführung ein zeitlich beschränk-

tes allgemeines Fahrverbot (ausser für Linienbus) gilt. Dieses unterbindet zu den genannten Zeiten auch einen Umwegverkehr Kalchofenstrasse/Eichholzstrasse/Haslestutz. Auch ausserhalb der Sperrzeiten ist dieser Umweg länger und umständlicher als der Umweg über die Dorfstrasse, so dass insoweit für den Abschnitt Eichholzstrasse/Haslestutz kaum eine Änderung gegenüber der aktuellen Situation zu erwarten ist. Auch ist es entgegen der Darstellung der Beschwerdeführenden (Beschwerde Rz. 33, 35) nicht rechtswidrig, sondern im Gegenteil sachlich geboten, die Kontrollier- und Durchsetzbarkeit einer Massnahme in die Beurteilung einzubeziehen, denn die Anordnung von Massnahmen macht wenig Sinn, wenn diese praktisch nicht durchgesetzt werden können. Das gilt nicht nur für die Anordnung neuer Massnahmen, sondern auch für den Ersatz bisheriger durch andere Massnahmen. Dass eine Kontrolle theoretisch mit grossem Aufwand machbar wäre, ändert daran nichts, denn die Ressourcen der Polizei sind zwangsläufig begrenzt und reichen offensichtlich nicht aus, um alle angeordneten Verkehrsmassnahmen flächendeckend zu kontrollieren. Der als Problem erkannte private Schülerverkehr zum Schulhaus Preisegg kann zudem auch bei einem Fahrverbot mit «Zubringerdienst gestattet» legal weiterhin stattfinden (Art. 17 Abs. 3 SSV). Aus diesen Gründen ist es sachlich haltbar, dass die Gemeinde die Fahrverbote aufhebt und mit Tempo-30-Zonen ersetzt, die naturgemäss einfacher zu kontrollieren sind. Auch wenn dadurch der Umwegverkehr nicht völlig ausgeschlossen werden kann, so ist doch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ein Mittel, um die Sicherheit, namentlich der Fussgängerinnen und Fussgänger, zu verbessern, auch und gerade dann, wenn keine Trottoirs vorhanden sind (BGE 139 II 145 E. 5.7).

**5.3** Die Umfahrungsmöglichkeit Mühlekreisel – Haslestutz – Eichholzstrasse – Hölzlistrasse – Thunstrasse oder umgekehrt wird neu ausserhalb der Sperrstunden (06.00-08.30 Uhr und 16.30-19.00 Uhr) allgemein befahrbar, während sie bisher nur für Zubringerdienst und landwirtschaftliche Fahrten offenstand. Es wäre auch denkbar gewesen, auf der Hölzlistrasse das bisherige zeitlich unbeschränkte Fahrverbot beizubehalten, zumal die Hölzlistrasse auch als Schulweg für die Kinder aus dem Gebiet Emmenau/Riefershäusernstrasse dient. Im Kurzbericht wird diesem Thema ein Abschnitt gewidmet (Ziff. 4.5, S. 15-17): Es wird ausgeführt, die Bedingungen für die Kinder der untersten Altersgruppe seien nicht tolerierbar. Dann werden ver-

schiedene Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit geprüft. Als vorgesehene Variante wird genannt, dass die Kinder bis und mit dem zweiten Schuljahr mit Schulbussen zu befördern sind; ab der dritten Klasse könnten die Kinder mit dem Velo zur Schule, dann sei der Schulweg zumutbar. Zusammen mit der Sperrung der Hölzlistrasse in den Morgenstunden sei diese Massnahme adäquat. Damit ist jedenfalls dem Aspekt der Schulwegsicherheit in sachlich haltbarer Weise Rechnung getragen. Die Überlegung, dass die Tempo-30-Zone im Bereich Eichholzstrasse/Haslestutz/Dorfstrasse den Umwegverkehr unattraktiv machen soll, gilt zudem auch und insbesondere für den Umwegverkehr aus dem Gebiet Riefershäusern/Dicki Richtung Mühlekreisel bzw. umgekehrt. Ob dies ausreicht, um einen Schleichverkehr durch das Quartier zu verhindern, wie die Vorinstanz annimmt und was die Beschwerdeführenden bestreiten (Beschwerde Rz. 23), mag fraglich sein, ist aber letztlich nicht ausschlaggebend: Der blosser Umstand, dass eine andere Lösung auch denkbar und aus der Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner vorzuziehen wäre, macht die gewählte Lösung noch nicht rechtswidrig. Es gibt auch keinen Rechtsanspruch von Anwohnerinnen und Anwohnern einer Quartierstrasse, dass der Verkehr auf dieser Strasse nicht zunimmt oder dass eine bisher geltende Verkehrsbeschränkung beibehalten wird. Im Gegenteil ist es eine haltbare Überlegung und entspricht der gesetzlichen Regelung, dass die öffentlichen Gemeindestrassen grundsätzlich dem allgemeinen Verkehr offenstehen sollen (Art. 4 und 8 i.V.m. Art. 65 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11]). Insofern bringt die Gemeinde mit Recht vor, dass nicht die Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung rechtfertigungsbedürftig ist und verhältnismässig sein muss, sondern vielmehr deren Einführung bzw. Beibehaltung (Beschwerdeantwort Rz. 28; vgl. Art. 3 Abs. 4 SVG und Art. 65 Abs. 2 SG). Im Licht der gerichtlichen Zurückhaltung bei der Überprüfung von Verkehrsmassnahmen (vorne E. 3.2) kann nicht gesagt werden, dass die hier streitige Lockerung (Ersatz des ganztägigen durch ein zeitlich befristetes Fahrverbot) rechtsfehlerhaft wäre. Schliesslich weist die Gemeinde mit Recht darauf hin, dass sie (wieder) weitergehende Massnahmen anordnen kann, wenn sich die im Kurzbericht getroffenen Annahmen und Prognosen nicht bewahrheiten (Beschwerdeantwort Rz. 38).

**5.4** Die Beschwerde erweist sich damit als unbegründet und ist abzuweisen.

## **6.**

**6.1** Bei diesem Prozessausgang haben die Beschwerdeführenden unter Solidarhaft die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 und Art. 106 VRPG).

**6.2** Die anwaltlich vertretene Gemeinde beantragt Ersatz ihrer Parteikosten (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG; Rechtsbegehren i.V.m. Beschwerdeantwort Rz. 50). Nach Art. 104 Abs. 4 VRPG in seiner seit dem 1. April 2023 geltenden Fassung hat die Gemeinde Anspruch auf Ersatz ihrer Parteikosten, wenn die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse es rechtfertigen. Nach der Übergangsbestimmung von Art. T2-1 VRPG zu Art. 104 Abs. 3 und 4 VRPG (berichtet 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 oder instanzübergreifend zu verstehen ist (weiterführend dazu Michel Daum, Teilrevision 2023 des bernischen Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, in BVR 2023 S. 286 ff., 294 f.). Das Verwaltungsgericht hat die Frage, ob das neue Recht überhaupt zur Anwendung kommt, bisher nicht entschieden. Sie kann auch hier offenbleiben: Als besondere Verhältnisse, welche einen Parteikostenersatz an die Gemeinde rechtfertigen, gelten namentlich die Grösse der Gemeinde, das Vorhandensein eines eigenen Rechtsdienstes und die Komplexität der Streitsache (BVR 2025 S. 58 E. 5.3.2 f.). Die EG Hasle bei Burgdorf ist zwar eine kleinere Gemeinde ohne eigenen Rechtsdienst. Die Streitsache ist jedoch nicht besonders komplex. Parteikostenersatz an die Gemeinde rechtfertigt sich nicht.

**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 Emmental
  - 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.