

Verwaltungsgericht des Kantons Bern

Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 22. Juli 2026

Verwaltungsrichter Daum, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Bürki, Verwaltungsrichterin Steinmann
Gerichtsschreiber Grossrieder

1. A. _____
2. B. _____ und C. _____
3. D. _____
4. E. _____ und F. _____
5. G. _____
6. H. _____
7. I. _____
8. J. _____
9. K. _____
10. L. _____ und M. _____
11. N. _____
12. O. _____
13. P. _____
14. Q. _____

alle vertreten durch Rechtsanwalt ... und Rechtsanwältin ...
Beschwerdeführende

gegen

Einwohnergemeinde Bern

handelnd durch den Gemeinderat, vertreten durch die Stadtkanzlei,
Erlacherhof, Junkerngasse 47, Postfach, 3000 Bern 8

Beschwerdegegnerin



und

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland
Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen

betreffend Teilrevision Parkierverordnung Untere Altstadt und Verkehrs-
massnahmen Untere Altstadt (Entscheid der Regierungsstatthalterin des
Verwaltungskreises Bern-Mittelland vom 25. Oktober 2024; vbv 138/2022)

Prozessgeschichte:

A.

Am 7. September 2022 publizierte die Einwohnergemeinde (EG) Bern im An-
zeiger Region Bern u.a. den Beschluss des Gemeinderats vom 16. Septem-
ber 2020 zur Teilrevision der Verordnung vom 6. Juni 2001 über die Fahr-
und Parkierungsbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierungsver-
ordnung Untere Altstadt, PVUA; SSSB 761.212). Danach sind namentlich
Ausnahmebewilligungen für Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Alt-
stadt zum Parkieren ihrer Fahrzeuge während längstens 48 Stunden nicht
mehr vorgesehen. Ebenfalls am 7. September 2022 publizierte die EG Bern
nebst zahlreichen anderen die folgenden Verkehrsmassnahmen, denen das
Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) soweit erforderlich mit Verfügung vom
3. August 2022 zugestimmt hatte:

«Neue Massnahmen

[...]

Veloabstellplätze (ca. 5,00 m)
gegenüber der Liegenschaft Postgasse

Veloabstellplätze (Erweiterung ca. 13,00 m)
östlich der Liegenschaft Junkerngasse 47 (Erlacherhof)

[...]

Aufhebungen (Wegfall der Beschränkungen)

[...]

4 Motorradparkfelder
vor der Liegenschaft Gerechtigkeitsgasse 1

1 Parkplatz Parkieren gegen Gebühr (ca. 4 m)
vor der Liegenschaft Postgasse 40

1 Parkplatz Parkieren gegen Gebühr (ca. 4,60 m)
vor der Liegenschaft Junkerngasse 11

4 Parkplätze Parkieren gegen Gebühr
zwischen Liegenschaften Junkerngasse 45/47 (Erlacherhof)

1 Parkplatz Parkieren gestattet für Gehbehinderte
vor der Liegenschaft Münstergasse 2, Nordseite

8 Motorradparkfelder
vor der Liegenschaft Münstergasse 1, Westseite

[...]»

B.

Gegen die Teilrevision der PVUA sowie die Verkehrsmassnahmenverfügung gingen mehrere Beschwerden beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland ein. Namentlich erhoben B._____ und C._____ am 17. September 2022 einzeln und am 6. Oktober 2022 – nunmehr anwaltlich vertreten – zusammen mit A._____, D._____, E._____ und F._____, G._____, H._____, I._____, J._____, K._____, L._____ und M._____, N._____, O._____, P._____ und die Q._____ Beschwerde. Die Regierungsstatthalterin vereinigte die Verfahren und wies die Beschwerden mit Entscheid vom 25. Oktober 2024 ab, soweit sie darauf eintrat.

C.

Dagegen haben die Genannten (Bst. B hiavor) am 27. November 2024 gemeinsam Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie verlangen die Aufhebung des angefochtenen Entscheids (Rechtsbegehren 1), der Verkehrs-

massnahmenverfügung (Rechtsbegehren 2) sowie der Teilrevision der PVUA (Rechtsbegehren 3).

Die EG Bern beantragt mit Beschwerdeantwort vom 20. Januar 2025, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. In verfahrensrechtlicher Hinsicht hat die EG Bern zudem um Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde betreffend die Aufhebung des Parkplatzes an der Junkerngasse 11 ersucht. Das Regierungsstatthalteramt hat mit Eingabe vom 10. Dezember 2024 auf eine Vernehmlassung verzichtet und auf den angefochtenen Entscheid verwiesen.

Am 6. März 2025 haben die Beschwerdeführenden eine Replik eingereicht und sich gegen den teilweisen Entzug der aufschiebenden Wirkung ihrer Beschwerde ausgesprochen. Am 1. April 2025 hat die EG Bern erneut Stellung genommen, während das Regierungsstatthalteramt auf weitere Bemerkungen verzichtet hat. Mit Verfügung vom 8. April 2025 hat die Instruktionsrichterin das Gesuch um teilweisen Entzug der aufschiebenden Wirkung abgewiesen. Ferner hat sie am 15. Januar 2026 die Gemeinde um zusätzliche Auskünfte und Unterlagen zu kommunalen Erlassen ersucht, woraufhin die EG Bern am 4. Februar 2026 eine entsprechende Eingabe eingereicht hat. Am 5. Februar 2026 hat die Instruktionsrichterin die EG Bern zudem gebeten, den Bericht der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern (TVS) vom 8. September 2020 betreffend Teilrevision der PVUA einzureichen. Die EG Bern ist dieser Aufforderung mit Eingabe vom 23. Februar 2026 zwar nachgekommen, hat aber zugleich beantragt, dass der Bericht als verwaltungsinternes Dokument nicht zu den Akten zu erkennen sei; eventuell sei der Gegenpartei der Zugang dazu zu verweigern. Die Instruktionsrichterin hat diese Anträge am 3. März 2026 abgewiesen und, nachdem die EG Bern mitgeteilt hatte, dass sie diese Verfügung nicht anfechten werde, den Bericht der TVS vom 8. September 2020 zu den Akten erkannt und den Verfahrensbeteiligten zugestellt. Am 13. Mai 2026 haben die Beschwerdeführenden erneut Stellung genommen. Die EG Bern hat schliesslich mit Eingabe vom 28. Mai 2026 auf Schlussbemerkungen verzichtet, ebenso das Regierungsstatthalteramt.

Erwägungen:

1.

1.1 Die EG Bern hat einerseits eine Teilrevision der PVUA beschlossen (im Folgenden: rev. PVUA) und andererseits Verkehrsmassnahmen verfügt. Die Beschwerdeführenden setzten sich in ihrer gemeinsamen Beschwerde an die Vorinstanz vom 6. Oktober 2022 gegen beide kommunalen Akte zur Wehr, woraufhin die Regierungsstatthalterin mit Entscheid vom 25. Oktober 2024 über beide Streitgegenstände gemeinsam befand (vorne Bst. B). Diesen Entscheid haben die Beschwerdeführenden mit Beschwerde vom 27. November 2024 beim Verwaltungsgericht angefochten. Obwohl es sich um zwei unterschiedliche Gegenstände handelt, besteht keine Veranlassung, vor Verwaltungsgericht getrennte Verfahren durchzuführen und separate Urteile zu fällen. Die jeweiligen Prozessvoraussetzungen sind aber – genauso wie die materiellrechtlichen Aspekte – einzeln zu prüfen.

1.2 Das Verwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 74 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) kantonal letztinstanzlich Beschwerden betreffend kommunale Erlasse. Dass die Änderungen vom Gemeinderat «beschlossen» wurden, macht das Rechtsmittel nicht zu einer Beschwerde gegen einen kommunalen Beschluss im Sinn von Art. 74 Abs. 2 Bst. d VRPG (zum sog. materiellen Anfechtungsobjekt Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 60 N. 40, 56 und 85, Art. 74 N. 84). Das Verwaltungsgericht ist somit zuständig für die Überprüfung der Teilrevision der PVUA. Gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 VRPG ist das Verwaltungsgericht ferner als letzte kantonale Instanz zuständig zur Beurteilung der Beschwerde gegen die Verkehrsmassnahmen.

1.3 Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen kommunale Erlasse ist legitimiert, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat und durch den angefochtenen Erlass virtuell, d.h. mit einer minimalen Wahrscheinlichkeit früher oder später einmal in schutzwürdigen Interessen betroffen sein könnte (Art. 79a VRPG; BVR 2015 S. 3 [VGE 2013/405 vom 29.8.2014] nicht publ. E. 1.2, 2010

S. 260 E. 1.3; VGE 2021/366 vom 9.3.2023 E. 1.5 [bestätigt durch BGer 2C_246/2023 vom 3.9.2024]). Dies trifft auf die Beschwerdeführenden 1-13 als Grundeigentümerinnen und -eigentümer bzw. Anwohnerinnen und Anwohner in der Unteren Altstadt und auf die Beschwerdeführerin 14 als dort domizilierte Genossenschaft ohne weiteres zu (vgl. auch Beschwerde vom 6.10.2022 vor der Vorinstanz S. 7 ff., Akten 4B pag. 13 ff.). Sie sind insoweit zur Beschwerde befugt, was von der EG Bern zu Recht nicht bestritten wird.

1.4 Zur Beschwerde gegen Verfügungen und Entscheide ist gemäss Art. 79 Abs. 1 VRPG 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; vgl. für das vorinstanzliche Verfahren auch Art. 65 VRPG). Die materielle Beschwerde hat zum Zweck, den Kreis der Anfechtungsberechtigten auf ein sinnvolles Mass zu beschränken und die sogenannte Popularbeschwerde auszuschliessen; dies ist namentlich bei Allgemeinverfügungen wie den hier umstrittenen Verkehrsmassnahmen mit ihrem offenen Adressatenkreis von Bedeutung. Das Erfordernis will sicherstellen, dass die anfechtende Person über eine genügend enge, spezifische, besondere Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt (Michael Pflüger, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 79 N. 6, Art. 65 N. 11 ff., insb. N. 14).

1.4.1 Nach Auffassung der EG Bern sind die Beschwerdeführenden von der Aufhebung und Verschiebung von Motorradparkplätzen sowie der Aufhebung eines Parkplatzes für Gehbehinderte nicht hinreichend betroffen, da sie weder über ein Motorrad noch über eine Karte für Gehbehinderte verfügten. Auch sei nicht zu erwarten, dass deswegen Gäste oder Kundschaft von einem Besuch der Unteren Altstadt absehen würden. Insoweit fehle die Beschwerdebefugnis. Betreffend die Aufhebung der sechs weissen Parkfelder sei die Beschwerdelegitimation sodann von Amtes wegen zu prüfen. Insbesondere für das aufzuhebende Parkfeld in der Postgasse sei die spezifische Beziehungsnähe und das schutzwürdige Interesse aufgrund der räumlichen

Distanz zu den Wohnorten der Beschwerdeführenden indessen fraglich (Beschwerdeantwort S. 4 f.; Stellungnahme vom 1.4.2025 S. 3, act. 12).

1.4.2 Auf dem Gebiet der funktionellen Verkehrsbeschränkungen ist die Beschwerdebefugnis gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung zu bejahen, wenn Verkehrsteilnehmende die mit der Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzen. Dies ist bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt. Eine regelmässige Strassenbenutzung allein ist jedoch nicht ausreichend. Mit Blick auf die materielle Beschwer müssen sich die Verkehrsbeschränkungen zudem nachteilig auf die Betroffenen auswirken. Bei der hier interessierenden Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen ist für den Nachteil nach der (älteren) Praxis des Bundesgerichts massgebend, ob damit die Nutzung einer Liegenschaft verunmöglicht oder erheblich erschwert wird (BGer 2A.70/2007 vom 9.9.2007 E. 2.2, 2A.115/2007 vom 14.8.2007 E. 3). Das Verwaltungsgericht hat jüngst aber klargestellt, dass im kantonalen Verfahren weniger hohe Anforderungen an den legitimationsbegründenden Nachteil gestellt werden (BVR 2022 S. 515 E. 1.3 ff.). Auch bei anderen Verkehrsbeschränkungen wie bei Geschwindigkeitsreduktionen setzt das Verwaltungsgericht keinen allzu strengen Massstab an den Nachteil an (BVR 2021 S. 517 E. 2.2 ff., insb. E. 2.7).

1.4.3 Die umstrittenen Parkplatzaufhebungen sind im unteren Teil der Unteren Altstadt zwischen Münster und Nydeggbücke vorgesehen (vgl. Zonenplan der EG Bern, einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Plänen und Bauen/Nutzungsplanung/Baurechtliche Grundordnung [BGO]»), in den parallel verlaufenden Strassen Münster-/Junkerngasse, Gerechtigkeitsgasse und Postgasse (Signalisations- und Markierungsplan Untere Altstadt, Verkehrsregime, vom 15.1.2021 [zuletzt rev. am 1.9.2022], Beilage 3 in Akten 4B1 [nachfolgend: Signalisations- und Markierungsplan]; vgl. auch Art. 1 Abs. 2 PVUA). Die Verkehrsmassnahmen betreffen also nicht die gesamte Untere Altstadt, sondern nur einen bestimmten Bereich davon. Die Beschwerdeführenden 1-13 verfügen über Grundeigentum bzw. wohnen innerhalb dieses Perimeters, und die Beschwerdeführerin 14 hat ihren Sitz dort (vgl. auch Beschwerde vom 6.10.2022 vor der Vorinstanz S. 7 ff., Akten 4B pag. 13 ff.). Die Parkplätze, die aufgehoben bzw. durch Veloparkplätze er-

setzt werden sollen, befinden sich damit in ihrer unmittelbaren Umgebung. Hinzu kommt, dass die Zufahrt zur verkehrsberuhigten Unteren Altstadt beschränkt und das Parkieren den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Unternehmungen für deren Geschäftsfahrzeuge und Kundschaft vorbehalten ist (hinten E. 3.5). Die Parkplätze sind also nicht für jedermann frei zugänglich, sondern stehen insbesondere den Beschwerdeführenden als Anwohnerinnen und Anwohner zur Verfügung. Damit sind die Beschwerdeführenden von den geplanten Parkplatzaufhebungen mehr als beliebige Dritte betroffen und droht keine Popularbeschwerde, wenn sie zur Rechtsmittelerhebung zugelassen werden. Zudem ist unerheblich, ob und wie häufig die Beschwerdeführenden die Parkplätze tatsächlich nutzen; entscheidend für die Beschwerdebefugnis ist, dass das namentlich auf sie ausgerichtete Parkplatzangebot reduziert werden soll. Sie können sich daher auch gegen die Aufhebung von Motorradparkplätzen sowie eines Parkplatzes für Gehbehinderte zur Wehr setzen. Weitergehende Überlegungen zur Schwere der Einschränkung betreffen nicht die Prozessvoraussetzungen (Beschwerdebefugnis), sondern die materiell zu prüfende Verhältnismässigkeit der Massnahmen (dazu hinten E. 4.5 ff.). Für die Legitimation ebenfalls unerheblich ist, dass die Motorradparkfelder in der Nähe des Münsters nicht ersatzlos gestrichen, sondern lediglich verschoben werden sollen. Formell handelt es sich bei der Aufhebung bestehender und der Markierung neuer Parkfelder um zwei verschiedene Anordnungen. Entsprechend hat die EG Bern beide Massnahmen separat verfügt, wobei sich die Beschwerdeführenden nur gegen die Aufhebung zur Wehr setzen (vgl. zum Streitgegenstand auch hinten E. 2). Dazu sind sie nach dem Erwogenen berechtigt. Dass die Parkfelder nicht ersatzlos wegfallen, wird aber wiederum bei der Verhältnismässigkeit der streitbetreffenden Aufhebungen zu berücksichtigen sein.

1.5 Anfechtungsobjekt im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht bildet der Entscheid der Regierungsstatthalterin vom 25. Oktober 2024; er ist an die Stelle der Verkehrsanordnungen der Gemeinde getreten (sog. Devolutiveffekt der Beschwerde). Soweit die Beschwerdeführenden auch die Aufhebung der kommunalen (Allgemein-)Verfügung vom 7. September 2022 betreffend die Verkehrsmassnahmen beantragen (vorne Bst. C; Rechtsbegehren 2), ist auf die Beschwerde nicht einzutreten (BVR 2022 S. 515

[VGE 2021/16 vom 2.5.2022] nicht publ. E. 1.7; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 84 N. 19, Art. 74 N. 26).

1.6 Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist daher unter Vorbehalt des vorstehend Erwogenen einzutreten (vgl. auch hinten E. 2).

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

2.

2.1 Das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht ist auf den Streitgegenstand beschränkt. Der Streitgegenstand bezeichnet im Beschwerdeverfahren den Umfang, in dem das mit der angefochtenen Verfügung geregelte Rechtsverhältnis umstritten ist. Zu seiner Bestimmung ist von der angefochtenen Verfügung bzw. vom angefochtenen Entscheid, dem sog. Anfechtungsobjekt, auszugehen, das den Rahmen des Streitgegenstands vorgibt. Der Streitgegenstand kann mithin nicht über das hinausgehen, was die Vorinstanz beurteilt hat, welche wiederum nur das von der verfügenden Behörde Angeordnete prüfen darf. Innerhalb dieses Rahmens bezeichnen die Parteien in ihren Rechtsmitteleingaben den Streitgegenstand (sog. Dispositionsmaxime). Konkret wird der Streitgegenstand durch die Beschwerdeanträge und die Beschwerdebegründung umschrieben; es ist den Parteien daher möglich, den Streitgegenstand einzuschränken (zum Ganzen BVR 2020 S. 59 E. 2.2, 2016 S. 560 E. 2, 2011 S. 391 E. 2.1, je mit Hinweisen).

2.2 Die Beschwerdeführenden beantragen die vollständige Aufhebung des angefochtenen Entscheids. Gegen die vorinstanzliche Feststellung der Teilrechtskraft betreffend die unbestrittenen Verkehrsmassnahmen erheben sie jedoch keine Einwände (angefochtener Entscheid Dispositiv-Ziff. 1). Die Regierungsstatthalterin ist überdies auf verschiedene Beschwerden von Einzelnen (teilweise) nicht eingetreten (angefochtener Entscheid Dispositiv-Ziff. 2 und 3). Auch dagegen setzen sich die Beschwerdeführenden in ihrer gemeinsamen Verwaltungsgerichtsbeschwerde nicht zur Wehr. Das unter

Berücksichtigung der Begründung ausgelegte Rechtsbegehren ist deshalb so zu verstehen, dass sie den Entscheid nur insoweit anfechten, als die Vorinstanz ihre gemeinsame Beschwerde vom 6. Oktober 2022 abgewiesen hat.

2.3 Die Teilrevision der PVUA beinhaltet sowohl Änderungen der Parkierregeln für Private als auch für Unternehmen. Die Beschwerdeführenden befassen sich in ihrer Beschwerde ausschliesslich mit den Änderungen für Private und machen geltend, dass die Ausnahmeregelung für Anwohnerinnen und Anwohner zum Abstellen ihrer Fahrzeuge in der Unteren Altstadt während längstens 48 Stunden nicht aufgehoben werden dürfe (Beschwerde insb. S. 14 ff.; ferner hinten E. 3.4). Nur die entsprechende Berechtigung zum Bezug einer 48-Stunden-Parkierbewilligung für Anwohnerinnen und Anwohner ist folglich im Rahmen der angefochtenen Teilrevision der PVUA Streitgegenstand. Bereits die Vorinstanz hat sich in ihrem Entscheid auf diesen Bereich der Teilrevision beschränkt, was die Beschwerdeführenden zu Recht nicht beanstanden (angefochtener Entscheid insb. E. I.5.2, II.1.14 und II.9). An einer Stelle der Verwaltungsgerichtsbeschwerde erwähnen sie zwar, dass auch die geänderten Vorschriften für Unternehmen rechtswidrig seien (S. 16). Mit Blick auf den bereits vor der Vorinstanz eingeschränkten Streitgegenstand erübrigen sich allerdings weitere Ausführungen dazu. Im Übrigen wäre der allgemein gehaltene, nicht näher begründete Hinweis ohnehin nicht hinreichend substantiiert, um sich eingehender damit zu befassen.

2.4 Nebst den verfügten Verkehrsmassnahmen sieht die EG Bern auch die Aufhebung zahlreicher gelber Parkverbotslinien in der Unteren Altstadt vor. Auf diesen durften die Anwohnerinnen und Anwohner mit Ausnahmebewilligung unter bestimmten Voraussetzungen bisher ebenfalls parkieren (Art. 4 Abs. 3a und 3b PVUA). Die Gemeinde hat die Aufhebung dieser Markierungen aber nicht in der Verkehrsmassnahmenverfügung vom 7. September 2022 angeordnet (Beilage 4 in Akten 4B1), sondern lediglich im Signalisations- und Markierungsplan abgebildet. Es ist fraglich, ob diese Massnahme verfügt und veröffentlicht werden müsste (vgl. Art. 107 Abs. 3 Bst. a der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]; ferner Art. 79a i.V.m. Anhang 2 Ziff. 6.22 SSV) oder andernfalls Einsprache

dagegen erhoben werden könnte (Art. 106 SSV). So oder anders gehört die Aufhebung der gelben Parkverbotslinien nicht zu den am 7. September 2022 verfügten Massnahmen und ist insoweit nicht Streitgegenstand. Ebenso wenig ist sie im Rahmen der Teilrevision der PVUA Prozessthema: Umstritten ist insoweit, ob Anwohnende der Unteren Altstadt ein Vorzugsrecht auf Langzeitparkierung haben, und nicht, ob ein solches Recht das Vorhandensein von Parkverbotslinien zum Parkieren umfasst (dazu E. 3 hiernach). Die Aufhebung von gelben Parkverbotslinien und der damit einhergehende Wegfall von Parkiermöglichkeiten sind im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht somit nicht Streitgegenstand.

3.

Zunächst ist zu prüfen, ob der angefochtene Entscheid in Bezug auf die Teilrevision der PVUA der Rechtskontrolle standhält.

3.1 Die Untere Altstadt ist seit 2005 als Begegnungszone ausgestaltet. Die Zufahrt mit Motorfahrzeugen ist nur gestattet für Fahrten zum Abliefern oder Abholen von Waren (Güterumschlag), für Fahrten von Anwohnerinnen und Anwohnern und von Personen, die Anwohnende treffen wollen (Besucherinnen und Besucher), sowie von Personen, die auf anliegenden Grundstücken Arbeiten zu verrichten haben (Handwerkerinnen und Handwerker), und für Fahrten zwecks Beförderung solcher Personen durch Dritte (z.B. Taxi). Gemäss der EG Bern versperren trotzdem zahlreiche und häufig falsch parkierte Autos den vortrittsberechtigten Fussgängerinnen und Fussgängern den Weg und erschweren Anlieferungen, die Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr sowie den Zugang zu Baustellen. Den Grund dafür sieht die Gemeinde unter anderem im uneinheitlichen und schwierig durchschaubaren Verkehrs- und Parkierungsregime. Je nach Gasse, Uhrzeit und Nutzergruppe gelten unterschiedliche Parkierungsregeln. Dies erschwere nicht nur die Einhaltung, sondern auch die Kontrollierbarkeit. Die EG Bern hat daher gestützt auf ihr Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) ein umfangreiches Massnahmenpaket für die Untere Altstadt beschlossen, das darauf abzielt, die heute komplizierten Regeln für die Zufahrt und Parkierung durch ein einfaches, verständliches und möglichst gut kontrollierba-

res System zu ersetzen. Künftig sollen alle Parkierungsflächen als Parkplätze markiert und unnötige Einschränkungen für den Güterumschlag und den weiteren Wirtschaftsverkehr aufgehoben werden. Ausserdem sollen die Langzeitparkierung der Anwohnerschaft von den Gassen der Unteren Altstadt soweit möglich in das Rathausparking verlagert und die unzulässige «Laubenparkierung» vor der eigenen Garage konsequent geahndet werden. Ziel dieser Massnahmen ist es, die Untere Altstadt vom nicht notwendigen Motorfahrzeugverkehr spürbar zu entlasten. Davon verspricht sich die Gemeinde Vorteile sowohl für den Wirtschafts- als auch den Fussverkehr. Zudem soll Spielraum insbesondere für zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen werden. Die Umsetzung des VWI soll im Rahmen von vier Teilprojekten erfolgen: Parkierung und Zufahrtsberechtigung Untere Altstadt, Klärung der Abgrenzung der Kernzone Obere Altstadt und der Zufahrtsberechtigungen, Einbezug Zeughausgasse in Kernzone sowie Einbezug Amthausgasse in Kernzone und Gegenverkehr Kochergasse. Die streitbetroffene Teilrevision der PVUA gehört zum Teilprojekt Untere Altstadt (zum Ganzen Vortrag des Gemeinderats zur Umsetzung VWI vom 16.9.2020, Massnahmenpaket Untere Altstadt [nachfolgend: Vortrag VWI]; Realisierungskredit [Krediterhöhung] in Stadtratskompetenz, S. 1 ff., 5 ff., Beilage 9b in Akten 4A1; Vortrag VWI: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern [Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.111], Anhang III; Teilrevision, S. 1 f., Beilage 6b in Akten 4A1 [nachfolgend: Vortrag GebR]; VWI, Bericht vom Dezember 2017, S. 5 ff., Beilage 3a in Akten 4A1; Projektübersicht VWI und Massnahmenplan Teilprojekt Untere Altstadt, Beilage 10 in Akten 4A1).

3.2 Die PVUA bezeichnet namentlich, wer in der Unteren Altstadt mit privaten Motorfahrzeugen parkieren darf (Art. 1 Abs. 3 PVUA mit Verweis auf das Reglement der EG Bern vom 21. August 1997 über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen [Verkehrsmassnahmenreglement, VMGR; SSSB 761.21]). Danach können insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt eine Ausnahmegewilligung beantragen (Art. 4 Abs. 1 Bst. a Ziff. 2 und Art. 5 PVUA). Diese erlaubt zum einen das zeitlich unbeschränkte Parkieren in einer der zugewiesenen angrenzenden Parkkartenzonen (Art. 4 Abs. 4 PVUA), zum andern das Parkieren auf markierten Parkfeldern und auf bestimmten Parkverbotslinien in der Unteren

Altstadt während längstens 48 Stunden (Art. 7 i.V.m. Art. 4 Abs. 3 ff. PVUA). Die bisherige Berechtigung ist insbesondere in Art. 7 PVUA geregelt, der wie folgt lautet (Artikeltitel: Parkierbewilligungen für Private):

Personen mit Wohnsitz in der Unteren Altstadt sind für auf ihren Namen und ihre Adresse eingetragene Motorfahrzeuge berechtigt zum Bezug einer Ausnahmegewilligung für das Parkieren während längstens 48 Stunden.

Mit der Teilrevision der PVUA soll die Berechtigung zum Parkieren während längstens 48 Stunden wegfallen. Anwohnerinnen und Anwohner sollen aber nach wie vor die Möglichkeit haben, eine Parkkarte für eine zugewiesene angrenzende Parkkartenzone zu beziehen. Diese Änderung erfordert verschiedene Anpassungen der PVUA, wobei namentlich Art. 7 PVUA wie folgt umformuliert werden soll (Art. 7 rev. PVUA, Artikeltitel: Bewilligungen für Private, Beilage 7 in Akten 4A1):

Personen mit Wohnsitz in der Unteren Altstadt sind für auf ihren Namen und ihre Adresse eingetragene Motorfahrzeuge berechtigt zum Bezug einer Parkkarte gemäss Parkkartenverordnung vom 16. März 1994 (PKV) für eine zugewiesene angrenzende Parkkartenzone.

3.3 Die Beteiligten sind sich uneinig, ob die umstrittene Änderung gegen das VMGR verstösst. Das Verwaltungsgericht hat die Vereinbarkeit der teilrevidierten PVUA mit Art. 4 Abs. 3 VMGR losgelöst von einem konkreten Anwendungsfall zu prüfen (sog. abstrakte Normenkontrolle; vgl. dazu BGE 146 I 70 E. 4; BVR 2015 S. 3 E. 2.2, 2010 S. 260 E. 2; VGE 2021/366 vom 9.3.2023 E. 4.2 [bestätigt durch BGer 2C_246/2023 vom 3.9.2024]; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 66 N. 56, Art. 80 N. 42). Unbestritten ist dabei, dass das vom Stadtrat erlassene VMGR der vom Gemeinderat erlassenen PVUA übergeordnet ist und die neuen Bestimmungen der PVUA dem höherrangigen VMGR nicht widersprechen dürfen (zur Zuständigkeit des Stadt- und Gemeinderats bei der Rechtsetzung Art. 40 und 100 Abs. 3 der Gemeindeordnung vom 3. Dezember 1998 [GO; SSSB 101.1]).

3.4 Die Beschwerdeführenden machen geltend, Art. 4 Abs. 3 VMGR behalte das Parkieren in der Unteren Altstadt namentlich den Anwohnerinnen und Anwohnern vor. Indem diese neu nur noch zum Bezug einer Parkkarte für eine zugewiesene angrenzende Parkkartenzone berechtigt seien, werde ihnen das Parkieren in der Unteren Altstadt gerade nicht vorbehalten; vielmehr würden sie gezwungen, in einer umliegenden Parkkartenzone zu par-

kieren (Beschwerde S. 14 ff.; Stellungnahme vom 6.3.2025 S. 11 f., act. 9). Die Vorinstanz ist demgegenüber zum Schluss gekommen, Art. 4 Abs. 3 VMGR solle Nichtanwohnende vom Parkieren ausschliessen. Beim Erlass dieser Bestimmung sei mit grosser Wahrscheinlichkeit die Idee gewesen, wenn überhaupt das Parkieren zugelassen werde, dann primär für die Anwohnerinnen und Anwohner. Es erscheine verfehlt, daraus einen Anspruch der Anwohnerinnen und Anwohner auf Parkieren abzuleiten (angefochtener Entscheid E. II.9.2). Die EG Bern führt ihrerseits aus, Art. 4 Abs. 3 VMGR behalte den Anwohnerinnen und Anwohnern der Unteren Altstadt sowie den örtlichen Geschäftsleuten und der Kundschaft lediglich das Kurzparkieren vor. Damit werde eine Langzeitparkierung zwar nicht ausgeschlossen, jedoch verleihe die Bestimmung keinen Anspruch darauf. Das Kurzparkieren während 30 Minuten bleibe nach der Teilrevision gewährleistet. Damit verstosse die beabsichtigte Änderung der PVUA nicht gegen Art. 4 Abs. 3 VMGR (Beschwerdeantwort S. 11 f.; Stellungnahme vom 1.4.2025 S. 8, act. 12).

3.5 Art. 4 Abs. 3 VMGR lautet wie folgt (Artikeltitel: Innenstadt):

In der Unteren Altstadt bleibt das Parkieren von Fahrzeugen den Anwohnerinnen und Anwohnern, den örtlichen Geschäftsleuten sowie der Kundschaft zum Kurzparkieren vorbehalten. Die Parkplätze werden rund um die Uhr bewirtschaftet. Der durchfahrende, motorisierte Individualverkehr wird unterbunden.

3.5.1 Die Parteien gehen übereinstimmend davon aus, dass die hier interessierende Ausnahmegewilligung für die Anwohnerschaft zum Parkieren während längstens 48 Stunden nach Art. 7 PVUA kein Kurzparkieren im Sinn von Art. 4 Abs. 3 VMGR, sondern ein (zeitlich befristetes) Langzeitparkieren darstellt (vgl. Beschwerdeantwort S. 4 f., 11 ff.; Stellungnahme der EG Bern vom 1.4.2025 S. 8, act. 12; Beschwerdeantwort vom 3.2.2023 vor der Vorinstanz S. 8 ff., Akten 4A pag. 122 ff.; Vortrag VWI S. 1, Beilage 9b in Akten 4A1; Bericht TVS vom 8.9.2020, Umsetzung VWI; Massnahmenpaket Untere Altstadt: PVUA; Teilrevision sowie illegale Parkierung; Praxisänderung, S. 7, act. 20A.; ferner Beschwerde S. 21). Das Verwaltungsgericht hat keine Veranlassung, diese gemeinsame Auffassung der Parteien in Zweifel zu ziehen, zumal sich das Kurzparkieren in der Unteren Altstadt nach der jeweils signalisierten Höchstparkierdauer richtet (aktuell 60 Minuten von Montag bis Samstag zwischen 08.00 und 19.00 Uhr, fünf Stunden an Sonn-

tagen zwischen 08.00 und 19.00 Uhr und zwischen 19.00 und 08.00 Uhr jeweils unbeschränkt, vgl. dazu die Parkier- und Fahrregeln in der Unteren Altstadt, einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Motorrad und Auto/Parkieren/Parkplätze in der Berner Innenstadt»; vgl. zur Signalisation der Parkierdauer auch Vortrag GebR S. 6 ff.) und das Abstellen eines Fahrzeugs während 48 Stunden deutlich darüber hinausgeht. Uneinigkeit besteht hingegen darüber, ob sich die Erlaubnis zum Kurzparkieren nach Art. 4 Abs. 3 VMGR nur auf die Kundschaft oder auf alle Berechtigten bezieht und, falls ersteres zutrifft, ob Anwohnerinnen und Anwohner (sowie örtliche Geschäftsleute) im Umkehrschluss einen Anspruch auf Langzeitparkierung aus Art. 4 Abs. 3 VMGR ableiten können.

3.5.2 Die Tragweite von Art. 4 Abs. 3 VMGR ist durch Auslegung zu ermitteln. Ausgangspunkt jeder Auslegung bildet der Wortlaut (grammatikalisches Element). Ist der Wortlaut nicht klar und sind verschiedene Auslegungen möglich, muss unter Einbeziehung aller Auslegungselemente nach seiner wahren Tragweite gesucht werden. Zu berücksichtigen sind der Zusammenhang mit anderen Gesetzesbestimmungen (systematisches Auslegungselement), die Entstehungsgeschichte (historisches Auslegungselement) sowie der Zweck der Norm (teleologisches Auslegungselement). Gleich wie das Bundesgericht lässt sich das Verwaltungsgericht von einem pragmatischen Methodenpluralismus leiten, der keinem Auslegungselement einen grundsätzlichen Vorrang zuerkennt. Es muss im Einzelfall abgewogen werden, welche Methode oder Methodenkombination zu der Lösung führt, die im normativen Gefüge und mit Blick auf die Wertentscheidungen des Gesetzgebers am meisten überzeugt (zum Ganzen BVR 2026 S. 237 E. 6.1, 2025 S. 436 E. 5.1, 2024 S. 277 E. 4.1, 2023 S. 25 E. 5.5). Dabei ist es vorab Sache der Gemeinde zu bestimmen, wie sie eine eigene Vorschrift verstanden haben will. Wird – wie hier – die Anwendung einer von ihr erlassenen Bestimmung Gegenstand eines Beschwerdeverfahrens, haben die Rechtsmittelinstanzen somit zu prüfen, ob die von der Gemeinde geltend gemachte Auslegung rechtlich haltbar ist. Hierfür ist auch von Bedeutung, ob die Gemeinde ihre Auslegung von Anfang an vertreten hat (Ruth Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 21 und 23 mit zahlreichen Hinweisen; BVR 2010 S. 113 E. 4.4.3 a.E.; VGE 2021/366 vom 9.3.2023 E. 5.6.2 [bestätigt durch BGer 2C_246/2023 vom 3.9.2024]).

3.6 Die grammatikalische Auslegung orientiert sich am Wortlaut, Wortsinn und Sprachgebrauch einer Norm (BVR 2007 S. 262 E. 3.1.1). Allein gestützt auf den Normtext lässt sich nicht abschliessend beantworten, ob Art. 4 Abs. 3 VMGR allen erwähnten Personengruppen (Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt, örtliche Geschäftsleute und Kundschaft) von vornherein nur das Kurzparkieren vorbehält oder ob die Einschränkung auf das Kurzparkieren ausschliesslich für die Kundschaft gilt. Zwar spricht Art. 4 Abs. 3 VMGR zunächst allgemein vom «Parkieren von Fahrzeugen» und erst nach der Erwähnung der Kundschaft vom Kurzparkieren. Das deutet eher darauf hin, dass es sich beim Kurzparkieren um eine Präzisierung der Regeln für die Kundschaft handelt. Sollte generell nur das Kurzparkieren für alle Personengruppen erlaubt werden, hätte bereits einleitend die Wendung «Kurzparkieren von Fahrzeugen» verwendet werden können (vgl. auch Stellungnahme der Beschwerdeführenden vom 6.3.2025 S. 11 f., act. 9). Dass das Parkieren von Fahrzeugen für die Berechtigten generell auf das Kurzparkieren beschränkt werden sollte, ist rein sprachlogisch aber auch nicht ausgeschlossen.

3.7 Das historische Auslegungselement beruht auf der Auswertung der verfügbaren Materialien unter Einbezug der Ausgangslage, die zur entsprechenden Gesetzgebung geführt hat (BVR 2012 S. 401 E. 3.6.1, 2010 S. 193 E. 3.3).

3.7.1 Aus dem Vortrag des Gemeinderats vom 29. Oktober 1996 zum VMGR (nachfolgend: Vortrag VMGR, Beilage 1 in act. 6A) ergibt sich Folgendes: Das VMGR soll bei der Projektierung und Ausführung von Verkehrsmassnahmen eine «verwaltungsanweisende Wirkung» ausüben (S. 1). Ziel der städtischen Verkehrspolitik ist «der stadtgerechte Verkehr, nicht die verkehrsgerechte Stadt». Damit der Verkehr bewältigt werden kann, muss er durch betriebliche und planerische Vorkehrungen und Eingriffe beeinflusst werden (S. 2). Dabei könne die Begrenzung oder Reduktion des motorisierten Individualverkehrs am besten über den ruhenden Verkehr (Anzahl, Verteilung und Art der Parkfelder) erreicht werden. Alle öffentlichen Parkfelder sollen daher mittelfristig bewirtschaftet, d.h. zeitlich beschränkt und/oder gebührenpflichtig erklärt werden. Für die Kurzzeitparkierung auf Teilen der öffentlichen Parkfelder sollen kostendeckende Parkgebühren erhoben werden.

Das Parkieren auf den übrigen Parkfeldern, z.B. in der Nähe von Verkaufsgeschäften, wird zur Entlastung der umliegenden Quartierstrassen mit blauer Zone lediglich zeitlich beschränkt (S. 3). Die oberirdischen Parkplätze in der Oberen Altstadt sollen zugunsten von fussgängerfreundlichen Zonen aufgehoben und in bestehende Einstellhallen verlegt werden. In der Unteren Altstadt dagegen sollen der Durchgangsverkehr unterbunden und die Parkplätze bewirtschaftet werden (S. 4).

3.7.2 Der Gesetzgeber wollte mit den Regeln zum ruhenden Verkehr in der VMGR also den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt möglichst vermeiden. Die Parkierung hat denn auch einen erheblichen Einfluss auf die Fahrtenenerzeugung (vgl. Stadtentwicklungskonzept Bern 2016, Vertiefungsbericht Mobilität der TVS, S. 22, auszugsweise als Beilage 2 in Akten 4A1, einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Planen und Bauen/Stadtentwicklung/Stadtentwicklungskonzepte» [nachfolgend: STEK 2016 Mobilität]; Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr [MIV; Stand Juni 2018] S. 33, Beilage 4 in Akten 4A1). Dass mit dem VMGR ein grundsätzliches Parkierverbot in der Unteren Altstadt hätte statuiert werden sollen, lässt sich dem Vortrag VMGR aber nicht entnehmen. Im Gegenteil geht daraus hervor, dass in der Unteren Altstadt das oberirdische Parkieren – anders als in der Oberen Altstadt – möglich bleiben soll. Beabsichtigt war hier nicht die Aufhebung, sondern lediglich die Bewirtschaftung der Parkplätze. Die heutigen Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Oberen Altstadt gehen denn auch wesentlich weiter als jene in der Unteren Altstadt (vgl. dazu Art. 2 ff. der Verordnung vom 5. April 2006 über die Zufahrtsberechtigungen und das Parkieren in der Oberen Altstadt [VZB; SSSB 761.211]). Die Annahme der Vorinstanz, wonach in der Unteren Altstadt grundsätzlich kein «Anspruch» bzw. kein Anrecht auf Parkierung bestehe und beim Erlass der Bestimmung «mit grosser Wahrscheinlichkeit die Idee [war], wenn überhaupt ein Parkieren zugelassen wird, dann primär für die Anwohnerinnen und Anwohner», findet in den Materialien somit keine Stütze (angefochtener Entscheid E. II.9.2).

3.7.3 Keine Antwort enthält der Vortrag VMGR hingegen auf die Frage, ob alle Berechtigten nach Art. 4 Abs. 3 VMGR nur zum Kurzparkieren befugt sind oder ob die Einschränkung auf das Kurzparkieren einzig für die Kund-

schaft gilt. Aus historischer Sicht erkenntnisreicher sind dazu die gestützt auf das VMGR erlassenen Vorgängererlasse der PVUA: Nach der Verordnung vom 15. Oktober 1997 über die Zufahrtsberechtigungen in der Berner Innenstadt konnten Fahrzeughalterinnen und -halter mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Unteren Altstadt eine Ausnahmegewilligung zum zeitlich unbeschränkten Parkieren erhalten (Art. 11 Abs. 2, Beilage 1 in act. 15A). Diese Verordnung stützte sich zwar nicht ausdrücklich auf das VMGR. Das ändert indessen nichts daran, dass es sich um einen Ausführungserlass handelte, der die Vorgaben des Reglements vom August 1997 zu beachten hatte. Die EG Bern hält denn auch selber fest, dass mit der erwähnten Verordnung die in Art. 4 Abs. 1 und 4 VMGR vorgesehenen Themen geregelt worden seien (Stellungnahme vom 4.2.2026 S. 1, act. 15]). Später durften Personen mit Wohnsitz in der Unteren Altstadt ihre Fahrzeuge nur noch während längstens 48 Stunden parkieren, was im Wesentlichen der heutigen Regelung entsprach (vgl. Art. 4 Abs. 1 Bst. b der Verordnung vom 17. Februar 1999 über Fahr- und Parkierbewilligungen für die Untere Altstadt, Beilage 2 in act. 15A; zum Ganzen ferner Stellungnahme der EG Bern vom 4.2.2026, act. 15]). Die früheren Erlasse zeigen also, dass eine Langzeitparkierung für Anwohnende stets und ursprünglich sogar unbeschränkt zugelassen war.

3.8 Die systematische Auslegung fragt nach dem Sinn einer Rechtsnorm innerhalb eines Gesetzes und im Verhältnis zu anderen Erlassen (BVR 2024 S. 51 E. 4.4, 2002 S. 322 E. 3b/bb).

3.8.1 Art. 3 VMGR enthält allgemeine Grundsätze, die bei der Anordnung von Verkehrsmassnahmen zu beachten sind (vgl. Artikeltitel und Einleitungssatz). Bst. d von Art. 3 VMGR befasst sich ausdrücklich mit den Grundsätzen der Parkierung. Danach wird als Massnahme gegen den Pendlerverkehr das Parkieren auf öffentlichen Parkfeldern innerhalb der Wohnquartiere zeitlich beschränkt. Zeitlich unbeschränktes Parkieren ist nur den gemäss der Parkkartenverordnung vom 16. März 1994 (PKV; SSSB. 761.232) Berechtigten erlaubt; dazu zählen namentlich Anwohnerinnen und Anwohner (Art. 2 Abs. 1 Bst. a PKV). Weiter sollen laut den Grundsätzen in Art. 3 Bst. d VMGR Parkplätze für den Einkaufs-, Kunden- und Freizeitverkehr in der Regel kostendeckend bewirtschaftet werden. Diese Grundsätze werden in den Spezialerlassen wie folgt konkretisiert:

3.8.2 Die Parkierdauer wird in der PVUA näher geregelt (vgl. bereits den Ingress der PVUA, wonach diese u.a. gestützt auf Art. 3 Bst. d und Art. 4 VMGR erlassen worden ist). Art. 7 PVUA befasst sich mit der Parkierzeit der Anwohnerschaft (Private) mit entsprechender Bewilligung und Art. 8 PVUA mit jener der örtlichen Geschäftsleute (Unternehmungen). Diese Spezialregelungen tragen dem Umstand Rechnung, dass die Grundsätze nach Art. 3 Bst. d VMGR ein zeitlich unbeschränktes Parkieren für die gemäss PKV Berechtigten nicht verbieten (E. 3.8.1 hiervor), eine zeitliche Befristung der Parkierdauer in der Unteren Altstadt aber dennoch als eine Form der Parkplatzbewirtschaftung vorgesehen werden kann (vorne E. 3.7, insb. E. 3.7.1). Für die Kundschaft enthält die PVUA hingegen keine Regelungen. Die PVUA geht folglich davon aus, dass die Berechtigung der Kundschaft nach Art. 4 Abs. 3 VMGR von vornherein lediglich das von der jeweiligen Signalisation abhängige Kurzparkieren umfasst und konkretisiert dementsprechend nur die weitergehenden Befugnisse der Anwohnerschaft sowie der örtlichen Geschäftsleute (zum Umfang des Kurzparkierens vorne E. 3.5.1). Würde das Kurzparkieren nach Art. 4 Abs. 3 VMGR für alle genannten Personengruppen gelten, hätte die PVUA diese Einschränkung für die Anwohnerschaft und die örtlichen Geschäftsleute zudem nicht wieder lockern und ihnen das (zeitlich beschränkte) Langzeitparkieren erlauben dürfen. Ein solches Vorgehen wäre mit Blick auf die Normenhierarchie unzulässig. Die Auffassung der EG Bern, wonach Art. 4 Abs. 3 VMGR zwar nur das für alle geltende Kurzparkieren erwähne, damit das Langzeitparkieren aber nicht ausschliesse, überzeugt unter dem Gesichtswinkel des systematischen Auslegungselements damit nicht (Stellungnahme vom 1.4.2025, act. 12).

3.8.3 Die Parkiergebühren richten sich sodann nach dem GebR (Art. 14 Abs. 1 PVUA). Danach ist zu unterscheiden zwischen der herkömmlichen Parkiergebühr pro Stunde, die u.a. für die Kundschaft gilt, und der Pauschalgebühr für Ausnahmegewilligungen namentlich für das Parkieren von Anwohnenden während längstens 48 Stunden sowie von örtlichen Geschäftsleuten (vgl. Art. 1 Abs. 2 i.V.m. Anhang III Ziff. 4.8 einleitend, 4.8.1, 4.9, 4.10.1.2 und 4.10.2.2 sowie 4.10.4 GebR). Diese differenzierte Gebührenregelung entspricht den Grundsätzen in Art. 3 Bst. d VMGR, die wie dargelegt die kostendeckende Parkplatzbewirtschaftung auf den Einkaufs-, Kunden- und Freizeitverkehr beschränken. Für Anwohnerinnen und Anwohner sowie

örtliche Geschäftsleute sehen die Grundsätze keine Kostendeckung vor. Die Kostendeckung wiederum betrifft laut dem Vortrag VMGR (nur) die Kurzzeitparkierung (vgl. S. 3). Kundinnen und Kunden werden in Bezug auf die Gebühren also anders behandelt als Anwohnerinnen und Anwohner sowie örtliche Geschäftsleute, was ebenfalls nahelegt, dass sich das (teurere) Kurzparkieren in Art. 4 Abs. 3 VMGR ausschliesslich auf die Kundschaft bezieht.

3.9 Aus dem teleologischen Element ergeben sich keine zusätzlichen Erkenntnisse. Immerhin ist mit Blick auf das Erwogene festzuhalten, dass Art. 4 Abs. 3 VMGR seinem Sinn und Zweck nach für die verschiedenen Berechtigten ein Vorzugsrecht auf Parkierung im jeweils vorgesehenen Umfang vermittelt. Für die gegenteilige Auffassung der Vorinstanz bestehen keinerlei Anhaltspunkte (angefochtener Entscheid E. II.9.2; vgl. insb. vorne E. 3.7.2).

3.10 Die Auslegungselemente führen in der Gesamtbetrachtung zum Ergebnis, dass die Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt gestützt auf Art. 4 Abs. 3 VMGR im Rahmen der vorhandenen Abstellplätze ein Vorzugsrecht auf (zeitlich befristetes) Langzeitparkieren haben. Die Einschränkung auf das Kurzparkieren bezieht sich nicht auf sie, sondern lediglich auf die Kundschaft. Das gegenteilige Verständnis der EG Bern von Art. 4 Abs. 3 VMGR erweist sich mit Blick auf das Erwogene als rechtlich nicht haltbar. Die Gemeinde vermag daher aus dem Hinweis auf die Gemeindeautonomie nichts zu ihren Gunsten abzuleiten (Beschwerdeantwort S. 11).

3.11 Daran ändern auch die verbleibenden Einwände der EG Bern nichts:

3.11.1 Die Gemeinde verweist zunächst auf den Vortrag VWI und macht geltend, dieser stelle eine «explizite Stütze» ihrer Auffassung dar, wonach sich das Kurzparkieren auf alle drei Personengruppen und nicht nur auf die Kundschaft beziehe (Beschwerdeantwort S. 12). – Im Vortrag VWI wird der Wortlaut von Art. 4 Abs. 3 VMGR wiederholt, wobei der Begriff Kurzparkieren kursiv geschrieben ist (S. 6, Beilage 9b in Akten 4A1). Diese grafische Hervorhebung mag zwar darauf hindeuten, dass sich das Kurzparkieren auf alle drei Personengruppen beziehen soll. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit Art. 4 Abs. 3 VMGR findet im Vortrag VWI aber nicht statt und das postulierte Verständnis der Bestimmung wird mit keinem Wort begründet. Der Vortrag VWI ist zudem wesentlich jünger als das VMGR, der Vortrag dazu

sowie die PVUA inkl. deren Vorgängererlasse, die für das ursprüngliche (historische) Verständnis der Bestimmung massgebend sind (vorne E. 3.7). Er belegt somit nicht, dass die im vorliegenden Verfahren vertretene Auffassung der EG Bern der «seit jeher verfolgten Auslegung der Norm» entspricht (Beschwerdeantwort S. 12). Im Gegenteil zeigen namentlich die Vorgängererlasse der geltenden PVUA, dass eine Langzeitparkierung der Anwohnerschaft stets möglich war und die EG Bern Art. 4 Abs. 3 VMGR insoweit selber anders gehandhabt hat (vorne E. 3.7.3; vgl. auch Stellungnahme der Beschwerdeführenden vom 6.3.2025 S. 11, act. 9). Dass die ursprünglich unbeschränkte Parkierzeit mittlerweile verkürzt worden ist auf längstens 48 Stunden, lässt entgegen der Auffassung der EG Bern nicht den Schluss zu, dass auch die gänzliche Abschaffung der Langzeitparkierung zulässig ist (vgl. Stellungnahme der EG Bern vom 4.2.2026, act. 15).

3.11.2 Die EG Bern weist schliesslich auf einen Vertrag mit der Autoeinstellhalle Rathaus AG hin und führt aus, dass nach der revidierten PVUA die Langzeitparkierung der Anwohnerschaft u.a. in das Rathausparking verschoben werden soll (Beschwerdeantwort S. 4, ferner S. 15 ff.). Soweit sie damit geltend machen will, die Langzeitparkierung sei – soweit gestützt auf die VMGR überhaupt ein «Anspruch» bestehe – weiterhin gewährleistet, kann ihr von vornherein nicht gefolgt werden, denn die Parkierberechtigungen nach VMGR betreffen ausschliesslich das (oberirdische) Parkieren in den Altstadtgassen (vgl. Art. 1, 3 Bst. d und Art. 4 VMGR).

3.12 Zusammenfassend verstösst die ersatzlose Abschaffung des Anrechts der Anwohnerinnen und Anwohner auf (zeitlich befristetes) Langzeitparkieren in der Unteren Altstadt gegen den übergeordneten Art. 4 Abs. 3 VMGR. Die Beschwerde ist insoweit gutzuheissen und die Teilrevision der PVUA im angefochtenen Umfang aufzuheben (zum Streitgegenstand vorne E. 2). Damit erübrigt es sich, auf die weiteren, in diesem Zusammenhang erhobenen Rügen einzugehen (Beschwerde S. 17 ff.). Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, sondern der Gemeinde, die sich daraus ergebenden Anpassungen der PVUA vorzunehmen. Das Verwaltungsgericht entscheidet im Rahmen der abstrakten Normenkontrolle deshalb kassatorisch (vgl.

BVR 2016 S. 560 E. 8.2; VGE 2022/384 vom 28.3.2024 E. 6.2; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 84 N. 18).

4.

Die Beschwerdeführenden setzen sich weiter gegen verschiedene Verkehrsmassnahmen zur Wehr, welche die EG Bern am 7. September 2022 verfügt hat (vorne Bst. A, C).

4.1 Konkret stören sich die Beschwerdeführenden daran, dass an der Junkerngasse 45/47 (Erlacherhof) vier Autoparkplätze zugunsten von neuen Veloabstellplätzen aufgehoben werden sollen. Weiter umstritten ist die Aufhebung von vier Motorradparkfeldern bei der Gerechtigkeitsgasse 1 und acht Motorradparkfeldern bei der Münstergasse 1, um neue Veloabstellflächen markieren zu können. Auch gegen die vorgesehene Aufhebung jeweils eines Parkplatzes an der Postgasse 40 und der Junkerngasse 11 setzen sie sich zur Wehr. Schliesslich soll bei der Münstergasse 2 ein Parkplatz für Gehbehinderte aufgehoben werden, wogegen die Beschwerdeführenden ebenfalls opponieren. Darüber hinaus hat die EG Bern in der Verfügung vom 7. September 2022 zahlreiche weitere Massnahmen verfügt, die nicht angefochten und hier somit nicht Streitgegenstand sind (vorne Bst. A, E. 2.2; Verkehrsmassnahmenverfügung der EG Bern vom 7.9.2022, Beilage 4 in Akten 4B1).

4.2 Parkplatzaufhebungen haben als funktionelle Verkehrsbeschränkung 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 Verkehrsmassnahme ein (in den örtlichen Verhältnissen begründetes) öffentli-

ches Interesse besteht und die Massnahme verhältnismässig ist. Gleiches ergibt sich aus Art. 107 Abs. 5 SSV (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 BGer 2A.70/2007 vom 9.11.2007 E. 3.1; BVR 2022 S. 515 E. 2.1, 2008 S. 360 E. 4.4; VGE 2018/88 vom 7.11.2018 E. 3.2 mit Hinweisen; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 56, 77, 79, 111 und 139 f.).

4.3 Funktionelle Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend besitzt die verfügende Behörde einen erheblichen Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum und die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen obliegt in erster Linie ihr. Das Verwaltungsgericht auferlegt sich bei der Überprüfung insoweit eine gewisse Zurückhaltung, als die Beurteilung von den örtlichen Verhältnissen abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken. Ein Eingreifen des Gerichts ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (zum Ganzen BVR 2022 S. 515 E. 2.2; VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 1.4; BGer 2A.194/2006 vom 3.11.2006, in ZBGR 2008 S. 107 E. 3.2; Ruth Herzog, a.a.O., Art. 80 N. 14 und 21). Der Spielraum der lokalen Behörden ist auch zu respektieren, wenn es um Parkierungsbeschränkungen geht (BVR 2022 S. 515 E. 2.2; VGE 2021/312 vom 18.10.2024 E. 6.3).

4.4 Umstritten ist zunächst, ob ein öffentliches Interesse an den Parkplatzaufhebungen besteht.

4.4.1 Die Vorinstanz hat wesentlich darauf abgestellt, dass mit den Aufhebungen Platz für neue Veloabstellfläche geschaffen werden soll. Die Förderung des Veloverkehrs sei ein zulässiger Grund für Verkehrsbeschränkungsmassnahmen, womit die Massnahmen im öffentlichen Interesse lägen (angefochtener Entscheid E. II.4, insb. E. II.4.7 ff.). Auch die EG Bern weist in der Beschwerdeantwort darauf hin, dass mit den Parkplatzaufhebungen Raum für Veloabstellplätze geschaffen und der Veloverkehr gefördert werden solle. Bestimmte Massnahmen würden allerdings auch andere Ziele verfolgen. So sollen bei der Postgasse 40 und beim Münster die Vorgaben zur Dimensionierung von Parkplätzen für Gehbehinderte umgesetzt werden. Die Aufhebung eines Parkplatzes an der Junkerngasse 11 diene sodann der Freihaltung des Flucht- und Rettungswegs der Liegenschaft. Diese Zwecke lägen ebenfalls im öffentlichen Interesse (Beschwerdeantwort S. 6 ff.).

4.4.2 Die Beschwerdeführenden wenden dagegen ein, dass in der Unteren Altstadt kein Mangel an öffentlichen Veloparkplätzen bestehe. So habe die EG Bern zu wenig berücksichtigt, dass viele Arbeitnehmende nicht Vollzeit tätig seien und teilweise im Homeoffice arbeiteten, städtischen Mitarbeitenden die gebührenfreie Nutzung von Leihvelos (sog. PubliBikes) zur Verfügung stehe und Anwohnende sowie Gewerbetreibende für ihre Velos private Abstellmöglichkeiten nutzten. Angesichts eines ausreichenden Angebots an Veloabstellplätzen fehle es an einem öffentlichen Interesse für die Aufhebung von Autoparkplätzen zugunsten zusätzlicher Veloabstellfläche (Beschwerde S. 9 ff.). Soweit die EG Bern auch andere öffentliche Interessen geltend mache, habe sich die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid nicht dazu geäußert, weshalb die Beschwerdeführenden dies in der Beschwerde ebenfalls nicht tun müssten. Im Übrigen sei ihnen nicht bekannt, inwiefern die von der Gemeinde geltend gemachten Umstände der Wahrheit entsprächen, womit sie auch weiterhin nicht in der Lage seien, sich zu diesen Massnahmen zu äussern (Stellungnahme vom 6.3.2025 S. 6 ff., act. 9).

4.4.3 Für das Erstellen neuer Veloabstellplätze sollen vier Autoabstellplätze an der Junkerngasse 45/47 (Erlacherhof), vier Motorradparkplätze an der Gerechtigkeitsgasse 1 und acht Motorradparkplätze an der Münster-

gasse 1 aufgehoben werden (vorne Bst. A). Allein an den Standorten beim Erlacherhof und an der Gerechtigkeitsgasse 1 sind insgesamt 27 neue Veloabstellplätze geplant (angefochtener Entscheid E. II.4.2; Beschwerdeantwort der EG Bern vom 6.1.2023 vor der Vorinstanz S. 10, Akten 4B pag. 112). Die Förderung des Veloverkehrs namentlich in Zentren ist sowohl auf kommunaler als auch auf kantonaler Ebene als verkehrspolitisches Ziel anerkannt. So soll in der EG Bern der Anteil an Veloverkehr von 11 % auf mindestens 20 % erhöht werden; dieser nimmt denn auch stetig zu (zum Ganzen Richtplan 2030 des Kantons Bern [Stand 31.12.2025], Zielsetzungen B_21 und B_83, einsehbar unter: <www.raumplanung.dij.be.ch>, Rubriken «Kantonaler Richtplan/Übersicht»; STEK 2016 Mobilität S. 16, 18, 38; Kurzbericht Velo-Offensive vom 2. Dezember 2015 der TVS, S. 5, einsehbar unter: <www.bern.ch/velohauptstadt>, Rubriken «Velo-Offensive/Ziel» [nachfolgend: Kurzbericht Velo-Offensive]; Zahlen und Fakten zur Velo-Offensive, einsehbar unter: <www.bern.ch/velohauptstadt>, Rubriken «Velo-Offensive/Zahlen und Fakten» [vgl. dazu auch Beschwerdeantwort der EG Bern vom 3.2.2023 vor der Vorinstanz S. 12, Akten 4A pag. 126]; Parkierungskonzept motorisierter Individualverkehr [MIV] der TVS [Stand Juni 2018], S. 22, einsehbar unter: <www.bern.ch/mediencenter>, Rubrik «Medienmitteilungen», im Suchfeld «Parkierungskonzept MIV» eingeben und Suchergebnis «Parkierungskonzept geht in die öffentliche Vernehmlassung» auswählen; auszugsweise auch als Beilage 4 in Akten 4B1 [nachfolgend: Parkierungskonzept]). Solche Ziele der Verkehrsplanung sind von Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt und stellen zulässige öffentliche Interessen dar (BVR 2022 S. 515 E. 3.4 mit Hinweisen; vgl. auch vorne E. 4.2). Die angestrebte nachhaltige Veränderung der Mobilitätskultur bedingt einen entsprechenden Ausbau der Infrastruktur, namentlich die Bereitstellung ausreichender Parkiermöglichkeiten (vgl. Kurzbericht Velo-Offensive S. 8 f., 13, 22; Masterplan Veloinfrastruktur der TVS [Stand Oktober 2025], S. 9., 69 ff., einsehbar unter: <www.bern.ch/velohauptstadt>, Rubriken «Infrastruktur/Masterplan Veloinfrastruktur» [nachfolgend: Masterplan Veloinfrastruktur]). Entsprechend sieht das STEK 2016 vor, dass u.a. in der Innenstadt das Angebot an Veloabstellplätzen massiv erhöht werden soll (STEK 2016 Mobilität S. 22). Zur Innenstadt gehört namentlich die Untere Altstadt. Hier gelten wie dargelegt weitgehende Beschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (vorne E. 3.1), womit dem Veloverkehr erhöhte Bedeutung zukommt.

Ein hinreichender Ortsbezug für die Massnahmen liegt damit vor (vgl. Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 76). Daran ändert nichts, dass die Beschwerdeführenden die Anzahl Veloabstellplätze in der Unteren Altstadt bereits jetzt für ausreichend halten. Selbst wenn dem so wäre, bleibt es dabei, dass Massnahmen zur (weiteren) Optimierung und Priorisierung des Veloverkehrs im öffentlichen Interesse liegen. Ob sie tatsächlich einen relevanten Beitrag an die angestrebte Verbesserung bzw. Förderung zu leisten vermögen, ist keine Frage der zulässigen Zielsetzung, sondern der nachfolgend zu prüfenden Verhältnismässigkeit (BVR 2022 S. 515 E. 3.4; VGE 2021/312 vom 18.10.2024 E. 7.2; Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 112). Schliesslich liegt es 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 2004 S. 363 E. 4.3; BGer 1C_37/2017 vom 16.6.2017 E. 4.3).

4.4.4 Weiter soll an der Postgasse 40 ein bestehendes Parkfeld für gehbehinderte Personen den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS; im Folgenden: VSS-Normen) angepasst und entsprechend verlängert werden. Hierfür ist eine Kürzung des angrenzenden Längsparkfelds für Autos um rund 4 m, ausmachend ungefähr einen Parkplatz, vorgesehen (vorne Bst. A; vgl. Beschwerdeantwort S. 6; ferner Beschwerdeantwort der EG Bern vom 6.1.2023 vor der Vorinstanz S. 12, Akten 4B pag. 114). Auch bei der Münsterergasse 2 soll ein zu kurzes Parkfeld für Gehbehinderte aufgehoben, ca. 50 m verschoben und dort in Übereinstimmung mit den VSS-Normen neu markiert werden (vorne Bst. A; Signalisations- und Markierungsplan, Beilage 3 in Akten 4B1; Beschwerdeantwort der EG Bern vom 6.1.2023 vor der Vorinstanz S. 13, Akten 4B pag. 115). Obwohl es sich bei den VSS-Normen nicht um Rechtssätze handelt, dienen sie für die Dimensionierung von Parkplätzen dennoch als Orientierungshilfe (vgl. BGer 1C_75/2022 vom 5.9.2023 E. 5.4.3.3). Die Massnahmen dienen der Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, einem gemäss Motivkatalog in Art. 3 Abs. 4 SVG ausdrücklich anerkannten Grund für Verkehrsbeschränkungsmassnahmen. Auch an diesen Massnah-

men bzw. den damit verbundenen Parkplatzaufhebungen besteht folglich ein öffentliches Interesse.

4.4.5 In Bezug auf die Kürzung des Parkfelds an der Junkerngasse 11 hat die EG Bern ausserdem erläutert, dass sich der bisherige Parkplatz so nahe am Treppenabgang zum Gewölbekeller der Liegenschaft befinde, dass ein dort abgestelltes Auto den Ein- und Ausgang blockieren könne (Stellungnahme vom 1.4.2025 mit Beilagen, act. 12). Auf den eingereichten Plänen und Fotos der EG Bern ist erkennbar, dass das bestehende Parkfeld bis vor das Kellertor reicht (act. 12A; vgl. ferner Signalisations- und Markierungsplan, Beilage 3 in Akten 4B1). Nach den unbestrittenen Ausführungen der EG Bern handelt es sich beim Tor um den einzigen Ein- und Ausgang zum Gewölbekeller und dient dieses zugleich als Flucht- und Rettungsweg (Beschwerdeantwort S. 5 f.; Stellungnahme der EG Bern vom 1.4.2025 S. 4, act. 12). Laut Art. 3 Abs. 4 SVG können funktionelle Verkehrsbeschränkungen namentlich aus Gründen der Sicherheit erlassen werden. Die Kürzung des Parkfelds an der Junkerngasse 11 zur Freihaltung des Kellertors liegt somit ebenfalls im öffentlichen Interesse.

4.4.6 An sämtlichen verfolgten Zielsetzungen besteht damit ein öffentliches Interesse. Soweit die Beschwerdeführenden sinngemäss eine Verletzung des rechtlichen Gehörs rügen, weil die Vorinstanz auf ihre Argumente, wonach kein Mangel an Veloabstellfläche bestehe, «mit keinem einzigen Wort» eingegangen sei, kann ihnen nicht gefolgt werden (Beschwerde S. 11): Die Vorinstanz hat hinreichend dargelegt, weshalb sie das öffentliche Interesse an den verfükten Parkplatzaufhebungen zur Schaffung neuer Veloabstellfläche als gegeben erachtet (vorne E. 4.4.1). Dabei musste sie sich nicht mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzen und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegen. Den Beschwerdeführenden war es ohne weiteres möglich, den Entscheid der Regierungsstatthalterin vom 25. Oktober 2024 sachgerecht anzufechten, was sie auch getan haben (zur Begründungspflicht statt vieler BGE 143 III 65 E. 5.2; BVR 2018 S. 341 E. 3.4.2). Soweit die EG Bern sodann öffentliche Interessen an den Verkehrsbeschränkungen geltend macht, welche die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid nicht thematisiert hat, haben die Beschwerdeführenden im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht hinreichend Gelegenheit gehabt, sich

auch dazu zu äussern (vgl. Beschwerdeantwort S. 7; Stellungnahme der Beschwerdeführenden vom 6.3.2025 S. 8, 10., act. 9; vgl. auch vorne E. 4.4.2).

4.5 Weiter umstritten ist die Verhältnismässigkeit der Parkplatzaufhebungen (vorne E. 4.2).

4.5.1 Die Vorinstanz hat erwogen, die Aufhebung von Parkplätzen sei geeignet, um Raum für neue Veloabstellplätze zu schaffen. Das Bedürfnis für zusätzliche Veloabstellplätze bestehe insbesondere im Umfeld des Erlacherhofs. Mildere Massnahmen wie andere Standorte in der Unteren Altstadt seien nicht ersichtlich. Zudem könnten deutlich mehr Velos als Autos auf derselben Fläche abgestellt werden. Von den Massnahmen würden somit mehr Velofahrerinnen und -fahrer profitieren, als Autofahrerinnen und -fahrer davon betroffen seien. Die Massnahmen seien daher auch zumutbar (angefochtener Entscheid E. II.5). Die EG Bern hält ebenfalls fest, mit der Aufhebung von Autoparkplätzen könne Raum für Veloabstellplätze geschaffen werden. Zentrale Anlagen wie Velostationen seien nicht zielführend, weil zur Förderung des Veloverkehrs eine einfache Parkierung möglichst nahe am Bestimmungsort bestehen soll. Sodann würden deutlich mehr Veloabstellplätze geschaffen als Parkplätze für Autos aufgehoben würden, womit die Massnahmen zumutbar seien (Beschwerdeantwort S. 9 ff., vgl. ferner S. 13 f.).

4.5.2 Die Beschwerdeführenden machen demgegenüber geltend, in der Unteren Altstadt bestehe kein Mangel an Veloabstellplätzen. So befänden sich nur drei Gehminuten vom Erlacherhof entfernt 30 Veloabstellplätze, die kaum benutzt würden. Das Problem sei somit nicht ein Mangel an Veloabstellplätzen, sondern die «mangelhafte Verkehrserziehung» der Velofahrenden. Beim Bahnhof Bern habe die Situation mit einer Parkierordnung für Velos merklich verbessert werden können. Eine solche Massnahme sei hier zu Unrecht nicht geprüft worden. Falls trotz einer Parkierordnung ein Bedürfnis nach weiteren Veloparkplätzen bestehen sollte, könnten solche beispielsweise in einer neuen Velostation im Untergeschoss des Rathausparkings geschaffen werden. Die EG Bern habe im Übrigen den Bedarf an Autoparkplätzen nicht abgeklärt und wolle diesen erst nach der Teilrevision der PVUA ermitteln. Damit könne die Zumutbarkeit der Parkplatzaufhebungen nicht geprüft werden (Beschwerde S. 12 ff.).

4.6 Zur Eignung der Massnahmen ist Folgendes festzuhalten:

4.6.1 Die Verbesserung der Veloinfrastruktur, insbesondere eine Erhöhung des Parkplatzangebots, ist wie dargelegt geeignet, um den Veloverkehr zu optimieren und zu fördern (vorne E. 4.4.3). Zwar besteht für Velofahrende grundsätzlich keine Pflicht zur Benützung von Veloständern, weshalb sie das Velo unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben auch auf dem Trottoir oder unter den Lauben abstellen dürfen (vgl. Art. 41 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]; Eingaben der EG Bern vor der Vorinstanz vom 6.1.2023 S. 15, Akten 4B pag. 117, und vom 22.8.2023 S. 9 f., Akten 4A pag. 267 f.). Die Erfahrung der EG Bern zeigt jedoch, dass gut ausgestaltete Veloabstellanlagen genutzt werden (Masterplan Veloinfrastruktur S. 70). Zusätzliche Veloabstellplätze sind damit auch geeignet, das «wilde» Abstellen von Velos, das die EG Bern eindämmen will, zu verhindern (Stellungnahme der EG Bern vom 22.8.2023 S. 9 f., Akten 4A pag. 267 f.). Momentan bestehen in der Unteren Altstadt 375 öffentliche Veloabstellplätze (angefochtener Entscheid E. II.4.2; vgl. auch Beschwerdeantwort S. 7). Diesen steht ein tägliches Personenaufkommen im mittleren bis oberen vierstelligen Bereich gegenüber, wie die Gemeinde gestützt auf eine «konservative Schätzung» festhält. Allein die Wohnbevölkerung und Erwerbstätigen würden täglich rund 5'000 Personen ausmachen, wobei die Untere Altstadt überdies über Einkaufsmöglichkeiten sowie gastronomische, touristische oder kulturelle Angebote verfüge (Beschwerdeantwort S. 7). Auch wenn diese Personenzahl teilweise zu relativieren ist (vgl. Beschwerde S. 10 f.; Stellungnahme vom 6.3.2025 S. 9, act. 9), bleibt es dabei, dass die Untere Altstadt ein stark frequentierter Ort mit lediglich eingeschränkter Zufahrtserlaubnis für den motorisierten Individualverkehr ist. Dem Veloverkehr kommt daher eine erhöhte Bedeutung zu (vgl. vorne E. 3.1, 4.4.3). Insbesondere bei neuralgischen Punkten wie dem Erlacherhof besteht nach den nachvollziehbaren Ausführungen der Gemeinde ein ausgeprägtes Bedürfnis nach Veloabstellplätzen. Hier arbeiten mehr als 100 Personen für die Stadtregierung, wobei sich beim Gebäude nur 14 Veloabstellplätze befinden (angefochtener Entscheid E. II.5.3). Die EG Bern, die mit den örtlichen Verhältnissen am besten vertraut ist, hat plausibel dargelegt, dass die wenigen Veloabstellplätze nicht ausreichen, um die dortige Nachfrage zu decken (Beschwerdeantwort S. 6, 8; ferner Eingaben

der EG Bern vor der Vorinstanz vom 22.8.2023 S. 5 f., Akten 4A pag. 263 f. und vom 6.1.2023 S. 11 f., Akten 4B pag. 113 f.). Daran ändert auch der Hinweis der Beschwerdeführenden auf das Arbeiten im Homeoffice oder die Nutzung von Leihvelos (PubliBikes) nichts, zumal die Veloabstellplätze öffentlich sind und nicht exklusiv den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung zur Verfügung stehen. Ebenfalls unerheblich ist, ob sich «nur drei Gehminuten vom Erlacherhof entfernt» kaum benutzte Veloabstellplätze befinden (Beschwerde S. 12 f.). Selbst wenn dies zuträfe, vermag eine ausreichende Anzahl Abstellplätze in unmittelbarer Nähe des Erlacherhofs einen massgebenden Beitrag an die Verbesserung der Veloinfrastruktur zu leisten (vgl. zur Nähe von Veloabstellplätzen zum Zielort auch hinten E. 4.7.1). Dasselbe gilt für die zusätzlichen Veloabstellplätze an der Gerechtigkeitsgasse 1. Hier handelt es sich nach den nachvollziehbaren Ausführungen der Gemeinde um einen Knotenbereich am unteren Ende der Unteren Altstadt, an dem ebenfalls eine besonders grosse Nachfrage nach Veloabstellplätzen besteht (Beschwerdeantwort der EG Bern vom 6.1.2023 vor der Vorinstanz S. 11 f., 16, Akten 4B pag. 113 f., 118). Das Verwaltungsgericht hat somit keine Veranlassung, am von der Gemeinde nachvollziehbar dargelegten Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen zu zweifeln. Die vorgesehene Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze an viel frequentierten Orten ist somit geeignet, den Veloverkehr in der Unteren Altstadt zu optimieren. Im Übrigen besteht an der Förderung des Veloverkehrs wie dargelegt ein grundsätzliches öffentliches Interesse. Mit Verbesserungen der Infrastruktur muss daher nicht zugewartet werden, bis ein Handlungsbedarf zur Behebung einer Mangellage entsteht (vgl. auch Beschwerdeantwort S. 12). Die Auffassung der Beschwerdeführenden, wonach in der Unteren Altstadt kein Mangel an Veloparkplätzen bestehe, steht der Eignung der Massnahmen auch deshalb nicht entgegen.

4.6.2 An der Postgasse 40 soll ein weisses Parkfeld um einen Parkplatz gekürzt werden, damit das angrenzende Parkfeld für gehbehinderte Personen an die Vorgaben der VSS-Normen angepasst werden kann. Auch bei der Münstergasse 2 soll ein momentan zu kurzer Parkplatz für Gehbehinderte aufgehoben und rund 50 m entfernt bei der Münstergasse 16 neu und grösser markiert werden. Diese Massnahmen sind zur ausreichenden Dimensionierung der Parkfelder für Gehbehinderte ohne weiteres geeignet (vgl. auch Stellungnahme der EG Bern vom 1.4.2025 S. 6, act. 12).

4.6.3 Schliesslich soll das Parkfeld bei der Junkerngasse 11 nach der Kürzung nicht mehr bis zum Kellertor ragen, sondern bereits vor dem Tor enden (vgl. Signalisations- und Markierungsplan, Beilage 3 in Akten 4B1; ferner vorne E. 4.4.5). Die mit dem verkürzten Parkfeld einhergehende Parkplatzaufhebung ist geeignet, das Kellertor bzw. den Flucht- und Rettungsweg aus dem Gewölbekeller der Liegenschaft freizuhalten.

4.7 Zu prüfen ist weiter die Erforderlichkeit der Parkplatzaufhebungen:

4.7.1 Soweit die Parkplatzaufhebungen der Markierung neuer Veloabstellplätze dienen, schlagen die Beschwerdeführenden als mildere Massnahmen eine Parkplatzordnung für Velos oder eine Velostation im Rathausparking vor (Beschwerde S. 12 f.). Ein grosser Vorteil des Veloverkehrs liegt indessen in der Schnelligkeit der sog. Tür-zu-Tür-Verbindungen. Dies bedingt Veloabstellplätze am Zielort, zumal Velos auch ausserhalb von markierten Flächen abgestellt werden dürfen (vorne E. 4.6.1). Grundsätzlich sind daher dezentrale Veloabstellflächen vorzusehen, wie sich bereits aus Art. 3 Bst. c VMGR ausdrücklich ergibt. Velostationen können zwar an Orten mit sehr hoher Nachfrage wie dem Hauptbahnhof Bern, weiteren Bahnhöfen, Hochschulen oder Spitälern infrage kommen (zum Ganzen Masterplan S. 69 f., 72; Bundesamt für Strassen [ASTRA]/Velokonferenz Schweiz [VKS; Hrsg.], Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7, 2018, S. 8, 51, 71, einsehbar unter: <www.astra.admin.ch>, Rubriken «Themen/Langsamverkehr/Veloverkehr/Vollzugshilfen Veloverkehr»; Beschwerdeantwort S. 10). Eine solche Situation liegt hier indessen nicht vor, besteht unmittelbar beim Rathausparking doch keine entsprechend hohe Nachfrage und hätte eine solche Lösung grundsätzlich längere Tür-zu-Tür-Verbindungen zur Folge als die vorgesehenen, dezentralen Abstellflächen beim Erlacherhof und der Gerechtigkeitsgasse 1 (vorne E. 4.6.1). Somit ist nicht zu beanstanden ist, dass die EG Bern in einer Velostation im Rathausparking keine ebenso geeignete, mildere Massnahme erkannt hat. Die Beschwerdeführenden machen in Bezug auf ein allfälliges Parkieren ihrer Motorfahrzeuge im Rathausparking im Übrigen selber auf den entsprechenden Zeitverlust aufmerksam (Beschwerde S. 22 f.). Auch die von ihnen geforderte Parkplatzordnung ist zur Verbesserung der Infrastruktur und Förderung des Veloverkehrs nicht gleich

geeignet wie die Erhöhung des Parkplatzangebots: Eine Parkplatzordnung kann vorab in sehr dicht genutzten Räumen wie dem Bahnhofgebiet mit hohem Konkurrenzdruck anderer Anliegen sinnvoll sein (Masterplan Veloinfrastruktur S. 70). Entsprechend hat die EG Bern für den Bahnhofplatz eine solche erlassen, namentlich um Velos entsorgen zu können, die dort über längere Zeit abgestellt werden. Diese Problematik besteht in der Unteren Altstadt nicht; vielmehr sollen hier mit zusätzlichen Veloabstellplätzen die Veloinfrastruktur verbessert und bisher «wild» parkierte Velos an einem sinnvollen Ort gebündelt werden (zum Ganzen Beschwerdeantwort S. 8, 10; Stellungnahme der EG Bern vom 22.8.2023 S. 9 f., Akten 4A pag. 267 f.). Die EG Bern durfte daher für die beiden unterschiedlichen Stadtteile und Zielsetzungen verschiedene Lösungsansätze wählen. Dass sie mit zusätzlichen Abstellplätzen zugleich den «wild» parkierten Velos begegnen will, setzt zudem nicht voraus, dass sie zunächst polizeilich tätig geworden ist. Dies gilt umso mehr, als es grundsätzlich Sache der Gemeinde ist, die den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Massnahmen festzulegen (vorne E. 4.3; VGE 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, Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 113). Soweit die Beschwerdeführenden sodann ein Abstellen der Velos im Innenhof des Erlacherhofs vorschlagen (vgl. Beschwerde S. 11), hat die Vorinstanz befunden, dass dies aus denkmalpflegerischen Gründen ausgeschlossen sei (angefochtener Entscheid E. II.5.3; vgl. auch Beschwerdeantwort S. 9). Mit diesem Argument setzen sich die anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden mit keinem Wort auseinander, womit sich im Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht Weiterungen dazu erübrigen. Schliesslich ist weder geltend gemacht noch ersichtlich, dass die zusätzlichen Veloabstellplätze in der Junkern- und Gerechtigkeitsgasse ohne Aufhebung von Parkierungsfläche für den motorisierten Individualverkehr möglich wären (vgl. zu den beengten Platzverhältnissen auch Beschwerdeantwort der EG Bern vom 6.1.2023 vor der Vorinstanz S. 15, Akten 4B pag. 117). Die Parkplatzaufhebungen sind damit erforderlich.

4.7.2 Beim Parkfeld an der Postgasse 40, das für die Neudimensionierung des angrenzenden Parkplatzes für Gehbehinderte gekürzt werden soll, besteht nach Angaben der Gemeinde kein Spielraum (Beschwerdeantwort vom 6.1.2023 vor der Vorinstanz S. 16, Akten 4B pag. 118). Der Parkplatz könne

nicht an einen anderen Standort verschoben werden, ohne dass neue Nutzungskonflikte entstünden (vgl. auch Stellungnahme der EG Bern vom 1.4.2025 S. 7, act. 12.). Diese Ausführungen der mit den örtlichen Verhältnissen am besten vertrauten Gemeinde sind mit Blick auf den Situationsplan plausibel (Signalisations- und Markierungsplan, Beilage 3 in Akten 4B1). In Bezug auf die Aufhebung des Parkplatzes für Gehbehinderte an der Müntergasse 2, der rund 50 m verschoben neu markiert werden soll, hat das Verwaltungsgericht ebenfalls keine Veranlassung, in den Beurteilungsspielraum der Gemeinde einzugreifen und die Prüfung anderer Lösungen zu verlangen (vorne E. 4.3; vgl. ferner Stellungnahme der EG Bern vom 1.4.2025 S. 6, act. 12).

4.7.3 Das Parkfeld bei der Junkerngasse 11 hat die EG Bern im Sinn einer «Sofortmassnahme» bereits um 3,4 auf 11,15 m gekürzt. Damit hat sie die Freihaltung des Tors zum Gewölbekeller der Liegenschaft sichergestellt. Laut den nachvollziehbaren Ausführungen der EG Bern können Parkfelder mit einer Länge zwischen 10 und 16,5 m dazu verleiten, mehr als die vorgesehene Anzahl Fahrzeuge, mithin drei statt zwei Autos, abzustellen (zum Ganzen Stellungnahme der EG Bern vom 1.4.2025 S. 4, act. 12; Zwischenverfügung vom 8.4.2025 S. 2 f., act. 13). Um die Gefahr einer Blockierung des Kellertors durch regelwidrig parkierende Fahrzeuge möglichst gering zu halten, ist die «Überlänge» des Parkfelds folglich (definitiv) zu beseitigen und die Kürzung auf insgesamt 10,00 m erforderlich (vgl. auch Signalisations- und Markierungsplan, Beilage 3 in Akten 4B1).

4.8 Die Beschwerdeführenden machen nicht geltend, mit den umstrittenen Verkehrsmassnahmen werde in ihre Grundrechte eingegriffen. Ungeachtet dessen ist bei Verkehrsanordnungen aber auf die Interessen der Anliegerinnen und Anlieger billig Rücksicht zu nehmen (Art. 5 Abs. 2 BV; BVR 2008 S. 360 E. 4.2 mit Hinweisen). Näher zu prüfen bleibt somit das Verhältnis zwischen den mit den Verkehrsmassnahmen verfolgten Zielen und den damit einhergehenden Einschränkungen (Zweck-Mittel-Relation).

4.8.1 In der Unteren Altstadt bestehen 68 weisse Parkfelder für Autos (Beschwerdeantwort S. 10 f.; Stellungnahme der EG Bern vom 22.8.2023 S. 10, Akten 4A pag. 268 f.). Insgesamt sollen sechs davon aufgehoben werden, wobei vier dieser Parkplätze entfernt werden sollen, um Raum für zusätzliche

Veloabstellfläche zu schaffen. Daran besteht wie dargelegt ein öffentliches Interesse (vorne E. 4.4.3). Diesem stehen die Interessen des motorisierten Verkehrs an der Erhaltung der Parkfelder gegenüber. Im Jahr 2023 hat die EG Bern rund 141 Ausnahmegewilligungen für Anwohnerinnen und Anwohner ausgestellt (Stellungnahme der EG Bern vom 22.8.2023 S. 10, Akten 4A pag. 268). Die Suche nach einem freien Parkplatz kann sich also jedenfalls dann schwierig gestalten, wenn die hier nicht zur Diskussion stehenden gelben Parkverbotslinien als zusätzliche Möglichkeit zum Parkieren wegfallen (vgl. dazu vorne E. 2.4), zumal neben den Anwohnenden auch die örtlichen Geschäftsleute und Kundschaft die weissen Parkfelder nutzen dürfen. Allerdings benötigen nach allgemeiner Lebenserfahrung nicht alle Berechtigten gleichzeitig einen Parkplatz (vgl. auch Beschwerdeantwort der EG Bern vom 3.2.2023 vor der Vorinstanz S. 25, Akten 4A pag. 139). Zudem verleiht eine Ausnahmegewilligung den Anwohnerinnen und Anwohnern keinen Anspruch auf eine Parkiermöglichkeit (Art. 4 Abs. 4 PVUA, Art. 2 Abs. 2 PKV) und ist es in der Innenstadt vielerorts so, dass ein freier Platz nicht immer leicht zu finden ist (BVR 2022 S. 515 E. 4.3.4). Die Anwohnerinnen und Anwohner mit Ausnahmegewilligung sind überdies zum Abstellen ihrer Fahrzeuge in einer angrenzenden Parkkartenzone berechtigt (vorne E. 3.2), wo das Parkieren zwar weniger komfortabel ist (vgl. Beschwerde S. 25; Stellungnahme der Beschwerdeführenden vom 6.3.2025 S. 14 f., act. 9). Die Gemeinde hat die Auslastung der umliegenden Parkkartenzonen aber abgeklärt und festgehalten, dass jedenfalls in grösseren Parkkartenzonen noch genügend freie Kapazitäten bestünden (Beschwerdeantwort vom 3.2.2023 vor der Vorinstanz S. 24 f., Akten 4A pag. 138 f.; Stellungnahme vom 22.8.2023 S. 23, Akten 4A pag. 281). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden erscheinen diese Ausführungen mit Blick auf den Umstand, dass nicht alle Berechtigten ihr Fahrzeug gleichzeitig parkieren, nachvollziehbar (Beschwerde S. 25). Die vier Autoparkplätze, die für mehr Veloabstellfläche aufgehoben werden sollen, befinden sich zudem vor dem Erlacherhof und damit unmittelbar bei der Gemeindeverwaltung mit zahlreichen Arbeitsplätzen, wo eine besonders ausgeprägte Nachfrage nach zusätzlichen Veloabstellmöglichkeiten besteht (vgl. vorne E. 4.6.1). Bei diesen Gegebenheiten durfte die Gemeinde den Interessen des Veloverkehrs Vorrang einräumen vor dem Anliegen der Beschwerdeführenden bzw. der Parkplatzbenützerinnen und -benützer am Erhalt von lediglich vier Parkplätzen. Weitere Untersuchungen zum

Parkplatzbedarf musste sie mit Blick auf das Erwogene nicht vornehmen (vgl. Beschwerde S. 13 f.; Stellungnahme der Beschwerdeführenden vom 6.3.2025 S. 11, act. 9).

4.8.2 Dasselbe gilt für die Aufhebung von vier Parkplätzen für Motorräder bei der Gerechtigkeitsgasse 1. Hier besteht ebenfalls eine besonders grosse Nachfrage nach Veloabstellplätzen (vorne E. 4.6.1). Hinzu kommt, dass an diesem Standort nicht Autoparkplätze, sondern Motorradparkfelder aufgehoben werden sollen. Die Beschwerdeführenden äussern sich mit keinem Wort dazu, inwiefern für sie die Aufhebung von vier Motorradparkplätzen unzumutbar sein soll. Dies ist auch nicht ersichtlich, zumal nach wie vor mindestens 38 Motorradparkplätze zur Verfügung stehen (Beschwerdeantwort der EG Bern vom 6.1.2023 vor der Vorinstanz S. 17, Akten 4B pag. 119).

4.8.3 Bei der Münstergasse 1 sollen ebenfalls acht Motorradparkplätze zugunsten von Veloabstellplätzen aufgehoben werden. Diese werden indessen nicht ersatzlos gestrichen, sondern lediglich vor die nahegelegene Liegenschaft Münstergasse 8 verschoben (vgl. Verkehrsmassnahmenverfügung der EG Bern vom 7.9.2022, Beilage 4 in Akten 4B1; Signalisations- und Markierungsplan, Beilage 3 in Akten 4B1). Es ist weder geltend gemacht noch ersichtlich, inwiefern diese Massnahme für die Beschwerdeführenden nicht zumutbar sein soll.

4.8.4 Bei der Postgasse 40 soll ein herkömmlicher Parkplatz aufgehoben werden, weil der angrenzende Parkplatz für Menschen mit Behinderung vergrössert werden soll. An der Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen besteht ein grosses öffentliches Interesse (vorne E. 4.4.4). Es handelt sich zudem um den einzigen Parkplatz für Gehbehinderte in der gesamten Postgasse. Das Interesse an der bedürfnisgerechten Ausgestaltung dieses Parkplatzes für gehbehinderte Personen überwiegt das gegenläufige Interesse an der Erhaltung des herkömmlichen Parkplatzes. Des Weiteren ist die Aufhebung eines Parkplatzes für Gehbehinderte an der Münstergasse 2 und dessen Neumarkierung vor der Münstergasse 16 vorgesehen (zum Ganzen Signalisations- und Markierungsplan, Beilage 3 in Akten 4B1; ferner Verkehrsmassnahmenverfügung der EG Bern vom 7.9.2022, Beilage 4 in Akten 4B1). Auch hier ist weder geltend gemacht

noch ersichtlich, inwiefern die Beschwerdeführenden von der Aufhebung bzw. Verschiebung in unzumutbarer Weise betroffen sein sollen.

4.8.5 Schliesslich soll an der Junkerngasse 11 das Tor zum Gewölbekeller der Liegenschaft durch eine Kürzung des bestehenden Parkfelds um einen Parkplatz freigehalten werden. Das Tor dient zugleich als Flucht- und Rettungsweg (vorne E. 4.4.5). Das öffentliche Interesse an der Freihaltung des Tors überwiegt das gegenläufige Interesse der Beschwerdeführenden an der Erhaltung des einen betroffenen Parkplatzes.

4.9 Die Parkplatzaufhebungen halten folglich der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet und ist abzuweisen.

5.

5.1 Zusammenfassend ist die Beschwerde in Bezug auf die Teilrevision der PVUA gutzuheissen (vorne E. 3) und in Bezug auf die angefochtenen Verkehrsmassnahmen abzuweisen (vorne E. 4), soweit auf sie einzutreten ist (vorne E. 1.5).

5.2 Bei diesem Prozessausgang sind die Beschwerdeführenden als hälftig unterliegend zu betrachten. Ihnen sind in diesem Umfang die Verfahrenskosten unter Solidarhaft aufzuerlegen (Art. 108 Abs. 1 und Art. 106 VRPG). Die restlichen Verfahrenskosten sind nicht zu erheben, weil die Gemeinde nicht in ihren Vermögensinteressen betroffen ist (Art. 108 Abs. 2 Satz 2 VRPG). Die anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden haben im Umfang ihres Obsiegens zudem Anspruch auf Ersatz der angefallenen Parteikosten (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 VRPG). Die Kosten betreffend das Gesuchsverfahren (Entzug der aufschiebenden Wirkung; vgl. vorne Bst. C) sind im Übrigen bereits mit der Zwischenverfügung vom 8. April 2025 verlegt worden. Gemäss Art. 41 Abs. 1 des Kantonalen Anwaltsgesetzes vom 28. März 2006 (KAG; BSG 168.11) i.V.m. Art. 11 Abs. 1 der Verordnung vom 17. Mai 2006 über die Bemessung des Parteikostenersatzes (Parteikostenverordnung, PKV; BSG 168.811) beträgt das Honorar in Beschwerdeverfahren Fr. 400.-- bis 11'800.-- pro Instanz. Innerhalb dieses Rahmentarifs bemisst sich der Parteikostenersatz nach dem in der Sache gebotenen

Zeitaufwand, der Bedeutung der Streitsache und der Schwierigkeit des Prozesses (Art. 41 Abs. 3 KAG). – Der Rechtsvertreter und die Rechtsvertreterin der Beschwerdeführenden machen für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht ein Honorar von Fr. 11'800.-- geltend, zuzüglich Auslagen von Fr. 401.20 und Mehrwertsteuer (MWSt) von Fr. 988.30, insgesamt ausmachend Fr. 13'189.50 (Kostennote vom 3.6.2026, act. 26A1). Dies erscheint nach den genannten Kriterien als deutlich überhöht: Das Verfahren betrifft zwar zwei Gegenstände. Der Rechtsvertreter hat die Beschwerdeführenden allerdings schon vor der Vorinstanz vertreten und war mit der Angelegenheit somit vertraut. Die Instruktionsmassnahmen haben keinen erheblichen Zusatzaufwand verursacht, so dass der gebotene Zeitaufwand als lediglich leicht überdurchschnittlich zu veranschlagen ist, während die Schwierigkeit des Prozesses und die Bedeutung der Streitsache durchschnittlich waren. Insgesamt erscheint deshalb ein Parteikostenersatz von pauschal Fr. 8'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt) als angemessen. Die EG Bern hat den Beschwerdeführenden die Hälfte davon zu ersetzen.

5.3 Die im vorinstanzlichen Verfahren angefallenen Kosten sind nach denselben Grundsätzen neu zu verlegen. Die Regierungsstatthalterin hat den 25 einzelnen Beschwerdeführenden Verfahrenskosten im Umfang von Fr. 1'100.-- auferlegt, ausmachend je Fr. 44.-- (Dispositiv-Ziff. 4). Nicht alle früheren Beschwerdeführerinnen und -führer haben den Entscheid angefochten; an der Verwaltungsgerichtsbeschwerde haben sich acht Personen nicht mehr beteiligt. Für sie ist der Kostenschluss der Vorinstanz rechtskräftig. Die neu zu verteilenden Verfahrenskosten betragen demnach Fr. 748.-- ($1'100 - [8 \times 44]$). Diese werden zur Hälfte, ausmachend Fr. 374.--, den Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftbarkeit auferlegt. Die restlichen Verfahrenskosten sind nicht zu erheben. Was den Parteikostenersatz vor der Vorinstanz angeht, macht der Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden mit Kostennote vom 3. Juni 2026 ein Honorar von Fr. 11'790.--, zuzüglich Auslagen von Fr. 400.85 sowie MWSt von Fr. 946.80, d.h. insgesamt Fr. 13'137.65 geltend (act. 26A2). Auch dies erscheint als überhöht. Zwar galt es, den Prozessstoff erstmals aufzuarbeiten, es fand aber ebenfalls kein umfangreiches Instruktionsverfahren statt. Mit Blick auf die massgebenden Kriterien erscheint deshalb ein Parteikostenersatz von pauschal Fr. 10'000.-- als angemessen. Die EG Bern hat den Beschwerdeführenden

ebenfalls die Hälfte davon zu ersetzen. Der Kostenschluss der Vorinstanz im Zusammenhang mit der Zwischenverfügung vom 19. Oktober 2023 bleibt vom vorliegenden Urteil schliesslich unberührt (vgl. angefochtener Entscheid E. III.1.1 und III.2, Dispositiv-Ziff. 4 und 5).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. In Bezug auf die Teilrevision der PVUA wird die Beschwerde gutgeheissen und der Entscheid der Regierungsrätin des Verwaltungskreises Bern-Mittelland vom 25. Oktober 2024 insoweit aufgehoben. Die Änderungen der PVUA werden aufgehoben, soweit sie das Anrecht der Anwohnerinnen und Anwohner der Unteren Altstadt auf Langzeitparkierung zum Gegenstand haben. In Bezug auf die Verkehrsmassnahmen wird die Beschwerde abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
2. a) Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 5'000.--, werden den Beschwerdeführenden zur Hälfte, ausmachend Fr. 2'500.--, auferlegt und dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 5'000.-- entnommen. Die verbleibenden Kosten werden nicht erhoben. Der Restbetrag des Kostenvorschusses von Fr. 2'500.-- wird den Beschwerdeführenden nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückerstattet.

b) Die Beschwerdegegnerin hat den Beschwerdeführenden für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht die Parteikosten, festgesetzt auf pauschal Fr. 8'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt), zur Hälfte, ausmachend Fr. 4'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt), zu ersetzen.
3. a) Für das Verfahren vor dem Regierungsratsamt Bern-Mittelland werden den Beschwerdeführenden Verfahrenskosten von Fr. 374.-- auferlegt.

- b) Die Beschwerdegegnerin hat den Beschwerdeführenden für das Verfahren vor dem Regierungstatthalteramt Bern-Mittelland die Parteikosten, festgesetzt auf pauschal Fr. 10'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt), zur Hälfte, ausmachend Fr. 5'000.-- (inkl. Auslagen und MWSt), zu ersetzen.

4. Zu eröffnen:

- Beschwerdeführende
- Beschwerdegegnerin
- Regierungstatthalteramt Bern-Mittelland
- Bundesamt für Strassen

Der Abteilungspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

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.