



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

Regierungsstatthalteramt  
Bern-Mittelland

19. DEZ. 2019

Nr.

Bundesgasse 38  
3011 Bern

Telefon 031 321 65 33  
tvs@bern.ch  
www.bern.ch

**A-Post Plus**  
Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland  
Frau Cornelia Meier, MLaw  
Poststrasse 25  
3071 Ostermundigen

Bern, 18. Dezember 2019 – GS TVS

vbv 70/2019; 1. Kanton Bern, AGG, v.d. Rechtsamt BVE, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, 2. Lorraine-Breitenrain-Leist, 3. Zingg-Dürig Annemarie, 4. Zingg Gerhard, 5. Schweizer Hanna, 6. Schweizer Heinz, 7. Schweizer Michelle, 8. Schweizer Stefan, 9. Wyss Simone, 10. Wyss Daniel, 11. Morgan Barbara, 12. Heinzer Susanne, 13. Heinzer Stefan, 14. Marti Michael, 15. Rätz Stefan, 16. Verein für ein lebendiges Lorrainequartier VLL, Jurastrasse 15, 3013 Bern, 17. Verein HIOB-International, Ziffern 2 - 15 und 17 v.d. RA Christoph Hirschi und/oder RA Dr. Andreas Günggerich, Effingerstrasse 1, Postfach, 3001 Bern gegen EG Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, betreffend Verbot für Motorwagen und Motorräder am Turnweg zwischen Breitenrainstrasse und Pappelweg (Publikation im Anzeiger Region Bern vom 16. Oktober 2019); Beschwerdeantwort

Sehr geehrter Frau Meier

Mit Verfügung vom 26. November 2019 haben Sie uns Frist bis 19. Dezember 2019 angesetzt, um eine Beschwerdeantwort und die Vorakten einzureichen. Fristgerecht nehmen wir wie folgt Stellung:

## **I. Rechtsbegehren**

Die Beschwerden seien abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.

**unter Kostenfolge**

## **II. Begründung**

### **1. Zur Beschwerdelegitimation**

#### *Allgemeines*

Zur Beschwerde gegen eine Verkehrsbeschränkungsverfügung ist befugt, wer durch sie besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Ände-

nung hat.<sup>1</sup> Verlangt wird, dass die beschwerdeführende Person durch den angefochtenen Verwaltungsakt stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten Beziehung zur Streitsache steht. Das geforderte Interesse besteht im praktischen Nutzen, den die erfolgreiche Beschwerde der betroffenen Person eintragen soll, d.h. in der Abwendung eines materiellen oder ideellen Nachteils, den die angefochtene Verfügung oder der angefochtene Entscheid für sie zur Folge hätte.<sup>2</sup>

#### *Zum Erfordernis des besonderen Berührtseins*

Erforderlich ist, dass die Beschwerdeführenden stärker als die Allgemeinheit von der angefochtenen Verkehrsbeschränkung berührt bzw. betroffen sind. Das Erfordernis der Betroffenheit bezweckt, die Popularbeschwerde auszuschliessen.<sup>3</sup> Die Beschwerdeführenden müssen durch die angefochtene Verfügung stärker als eine beliebige Drittperson betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen.<sup>4</sup> Nach der Rechtsprechung ist durch eine Verkehrsbeschränkung besonders berührt, wer an einer von einer Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse wohnt und diese regelmässig benützt oder wer an einer anderen Strasse wohnt, welche wegen Verkehrsverlagerungen Nachteile erleiden könnte.<sup>5</sup> Stehen - wie hier - Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugkategorien zur Diskussion, so ist davon besonders berührt, wer an der vom Verbot betroffenen Strasse wohnt oder dort seinen Geschäftssitz hat bzw. Anstösser des vom Verbot betroffenen Strassenabschnitts oder einer in diesen Abschnitt einmündenden Strasse ist.<sup>6</sup>

Der *Beschwerdeführer 1* betreibt im Gebäude «Ringhof» (Nordring 30 / Turnweg 7), eine Einsatzzentrale der Kantonspolizei. Im Gebäude arbeiten gemäss Angaben des Beschwerdeführers 410 Personen. Das Gebäude verfügt über eine unterirdische Einstellhalle mit 50 Plätzen für Dienstfahrzeuge und, auf der Seite des Turnweges, einige oberirdische Parkplätze. Es ist plausibel, dass für die Zu- und Wegfahrt zum Gebäude der vom Fahrverbot betroffene Strassenabschnitt regelmässig befahren wird und der Beschwerdeführer 1 durch die Verkehrsbeschränkung daher mehr als jedermann betroffen ist.

Der *Beschwerdeführer 2* ist ein Verein nach Artikel 60 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches<sup>7</sup> mit Sitz am Schmiedweg 6 in Bern. Der Schmiedweg liegt westlich des Nordrings in einiger Entfernung vom Turnweg. Der Beschwerdeführer 2 ist selbst von der angefochtenen Verkehrsbeschränkung daher nicht betroffen. Soweit er (egoistische) Verbandsbeschwerde führt ist unter anderem vorausgesetzt, dass die grosse Mehrheit seiner Mitglieder von der angefochtenen Verkehrsbeschränkung betroffen ist und dass die betroffenen Mitglieder selbst zur Beschwerdeführung befugt wären. Davon ist an-

<sup>1</sup> Art. 65 Abs. 1 Bst. b und c des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21).

<sup>2</sup> vgl. BVR 2009 S. 182 ff. mit Hinweisen.

<sup>3</sup> Urteil BGer 1C\_497/2017 vom 23.02.2018 E. 2.1.

<sup>4</sup> BGE 139 II 279 E. 2.2.

<sup>5</sup> BGE 136 II 539 E. 1.1; BVR 2004 S. 363 E. 1.2, 2009 S. 180 E. 2; vgl. auch VPB 54/1990 Nr. 9 E. 4c; Urteil VGer BE 2014.342 E. 1.1, 2015.115 E. 1.1.

<sup>6</sup> Urteil BGer 1C\_445/2018 vom 27.03.2019 E. 1.1, 2A.23/2006 vom 23.05.2006 E. 2.2; Urteil VGer BE 2015.180 vom 29.11.2016 E. 1.2, 2014.209 vom 25.11.2015, E. 1.1.

<sup>7</sup> ZGB, SR 210.

ders als in dem in der Beschwerde zitierten Verwaltungsgerichtsentscheid vom 16. September 2019 (2019.25), welcher Verkehrsbeschränkungen auf dem Breitenrainplatz zum Gegenstand hatte, nicht auszugehen. Das umstrittene Fahrverbot betrifft einen kurzen Abschnitt des Turnweges zwischen der Breitenrainstrasse und dem Pappelweg. Beim Turnweg handelt es sich um eine Quartierstrasse ohne Verbindungscharakter. Dass dieser Strassenabschnitt von einer Vielzahl von im Quartier Lorraine / Breitenrain Wohnenden mit der für das Erreichen der Grenze zur Beschwerdelegitimation erforderlichen Regelmässigkeit befahren wird, ist nicht plausibel und auch durch die gemessenen Verkehrsbewegungen (ca. 590 Motorfahrzeuge / Tag) widerlegt. Auch die Behauptung, es handle sich beim Turnweg um eine wichtige Ausfahrt aus dem Quartier in die Breitenrainstrasse, ist unrichtig. Selbst wenn dem so wäre, wären vom verfügten Fahrverbot lediglich die Anstösser im Geviert Pappelweg - Nordring - Breitenrainstrasse betroffen und jedenfalls nicht die grosse Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner des Lorraine-Breitenrain-Quartiers. Der Beschwerdeführer 1 ist daher nicht zur egoistischen Verbandsbeschwerde befugt und auf seine Beschwerde ist nicht einzutreten.

Die *Beschwerdeführenden 3 - 14* wohnen am Turnweg 2- 6 bzw. am Pappelweg 1 und 7 und damit an Strassen, welche unmittelbar an den vom Fahrverbot betroffenen Teil des Turnweges anschliessen (Beschwerdeführende 9 - 14) oder in unmittelbarer Nähe des Fahrverbotsabschnitts in den Turnweg einmünden (Beschwerdeführende 3 - 8). Sie sind von der Verkehrsbeschränkung mehr als jedermann betroffen.

Der *Beschwerdeführer 15* wohnt an der Breitenrainstrasse 65 und ist Inhaber eines Schreinereibetriebes an der Rütlistrasse 14 in Bern. Sein täglicher Arbeitsweg führt mutmasslich über die Breitenrainstrasse und nicht über den vom Fahrverbot betroffenen Abschnitt des Turnwegs. Der Beschwerdeführer wohnt weder an dem vom Verbot betroffenen Strassenabschnitt noch hat er dort ein Geschäftsdomizil. Er ist von der angefochtenen Verfügung insoweit nicht betroffen. Das gelegentliche Befahren des Turnweges zum Zweck des Kundenbesuchs begründet keine besondere Betroffenheit, die zu Anfechtung der verfügten Verkehrsbeschränkung berechtigt. Auf die Beschwerde ist daher nicht einzutreten.

Der *Beschwerdeführer 16* ist ein Verein im Sinne von Artikel 60 ZGB mit Sitz an der Jurastrasse 15 in Bern, der sich für die Wahrung und Förderung der Lebensqualität im Lorrainequartier einsetzt. Die Jurastrasse befindet sich westlich des Nordrings in einiger Entfernung zum Turnweg. Der Beschwerdeführer 16 ist selbst von der Verkehrsbeschränkung nicht mehr als jedermann betroffen. Wie beim Beschwerdeführer 2 ist nicht plausibel und auch nicht dargelegt, dass eine grosse Mehrheit der Vereinsmitglieder des Beschwerdeführers 16 von der Verkehrsbeschränkung betroffen und selbst zur Anfechtung befugt sind. Somit ist der Beschwerdeführer 16 nicht zur egoistischen Verbandsbeschwerde befugt. Auf seine Beschwerde ist nicht einzutreten.

Der *Beschwerdeführer 17* betreibt am Pappelweg 10 eine Brockenstube. Der Beschwerdeführer 17 hat sein geschäftliches Domizil somit an einer Strasse, die in unmittelbarer Nähe des Fahrverbotsabschnitts in den Turnweg einmündet. Er ist von der angefochtenen Verkehrsbeschränkung daher mehr als jedermann betroffen.

### *Zum Erfordernis des schutzwürdigen Interesses*

Die Beschwerdelegitimation setzt nebst der besonderen räumlichen Nähe der Beschwerdeführenden zum betroffenen Strassenabschnitt zusätzlich voraus, dass Dauer und Wirkungsweise der Anordnung eine genügend grosse Benachteiligung schaffen, um eine Anfechtung zu rechtfertigen. Ein schutzwürdiges Interesse steht jedem Beschwerdeführer zu, der aus der Gutheissung seiner Beschwerde einen konkreten praktischen Nutzen zieht, bzw. andernfalls einen Nachteil wirtschaftlicher, ideeller, materieller oder sonstiger Natur erleidet. Der dabei in Aussicht stehende Nachteil muss eine minimale besondere Schwere erreichen.<sup>8</sup> Der Umstand, dass jemand eine von einer Verkehrsanordnung betroffene Strasse mit einer gewissen Regelmässigkeit benützt, führt entsprechend noch nicht ohne Weiteres zur Bejahung der Beschwerdelegitimation.<sup>9</sup> Ob eine Benachteiligung ein relevantes, legitimationsbegründendes Ausmass erreicht, hängt unter anderem von der mutmasslichen zusätzlichen Wegzeit ab, welche durch die Massnahme in Kauf genommen werden muss.<sup>10</sup> Nach der Praxis begründet ein bloss geringfügiger Zeitverlust keinen Nachteil, an dessen Beseitigung ein schutzwürdiges Interesse im Sinne von Artikel 65 VRPG besteht. So hat etwa das bernische Verwaltungsgericht in Zusammenhang mit Tempobeschränkungen entschieden, dass ein bloss geringfügiger Zeitverlust nicht zur Beschwerde legitimiert, ebenso wenig wie die grundsätzliche Missbilligung einer Verkehrsmassnahme.<sup>11</sup> Dies muss auch für andere Verkehrsbeschränkungen gelten, sofern sie einen Zeitverlust zur Folge haben.

Der *Beschwerdeführer 1* macht in diesem Zusammenhang geltend, das Fahrverbot auf dem südlichen Teil des Turnwegs behindere die Zu- und Wegfahrt von Einsatzkräften in Richtung Breitenrainstrasse. Soweit die Einsatzkräfte im Rahmen von dringlichen Dienstfahrten unterwegs sind, sind sie falls erforderlich von der Einhaltung von Verkehrsregeln und der Beachtung von Signalen dispensiert<sup>12</sup> und können den südlichen Teil des Turnweges trotz Fahrverbot befahren. Ist die Fahrt nicht dringlich, so ist die Breitenrainstrasse von der Einsatzzentrale vom Turnweg aus via Birkenweg - Greyerzstrasse oder via Römerstrasse - Nordring - Greyerz-/Wylersstrasse erreichbar. Die Mehrfahrzeit liegt im Bereich von 1 bis 2 Minuten. Die Wegfahrt von der Einsatzzentrale in den Nordring via Römerweg wird von der Verkehrsbeschränkung nicht tangiert. Bei der Hinfahrt zur Einsatzzentrale über die Breitenrainstrasse (via Nordring-Römerweg anstatt direkt via Turnweg Süd) fällt die Mehrzeit nicht merklich ins Gewicht. Durch die Verkehrsbeschränkung ergeben sich somit lediglich geringfügige Mehrfahrzeiten bei der Wegfahrt in die Breitenrainstrasse. Diese zusätzliche Fahrzeit stellt keine Benachteiligung dar, an deren Vermeidung ein schutzwürdiges Interesse besteht, zumal bei Dringlichkeit der Turnweg Süd wie bereits gesagt auch nach Errichtung des Fahrverbots offensteht, da keine fixe Sperre eingerichtet wird. Auf die Beschwerde ist daher nicht einzutreten.

Auch die *Beschwerdeführenden 3 - 14* sind durch das Fahrverbot betroffen, wenn sie von ihren Liegenschaften aus mit Motorfahrzeugen die Breitenrainstrasse ansteuern;

<sup>8</sup> SCHAFFHAUSER, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG. In: René Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, Band 61, St. Gallen 2009, S. 493 ff., Rz. 21.

<sup>9</sup> SCHAFFHAUSER, a.a.O., 20 f. und 28 ff.

<sup>10</sup> SCHAFFHAUSER, a.a.O., Rz. 33 und 86.

<sup>11</sup> BVR 2009 S. 180 E. 2.4; vgl. ferner SCHAFFHAUSER, a.a.O., S. 493 ff., S. 537.

<sup>12</sup> Art. 16 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11).

nur in diesem Fall ist im Vergleich zur heutigen Situation teilweise eine längere Fahrzeit erforderlich. Die Wegfahrt in Richtung Nordring, sei es via Römerstrasse in Richtung Westen oder via Pappelweg in Richtung Norden wird durch die verfügte Verkehrsbeschränkung nicht tangiert und der Rückweg zum Turn- und Pappelweg von der Breitenrainstrasse aus via Nordring-Römerweg ist kaum länger als bei Benützung des Turnwegs Süd. Den Vorbringen der *Beschwerdeführerin 11*, wonach Kunden ihr am Pappelweg 4 und 4a gelegenes Geschäft / Lager mit dem Auto ansteuern müssen, ist entgegen zu halten, dass dies auch weiterhin möglich sein wird, da der Pappelweg vom verfügten Fahrverbot nicht betroffen ist. Die Befürchtungen der *Beschwerdeführenden 5 - 8*, wonach der Privatweg Pappelweg 1 künftig vermehrt als Wendepunkt genutzt werden wird, wenn der Turnweg verstopft und dessen südlicher Teil mit Fahrverbot belegt ist, sind nicht plausibel. Aufgrund der Verkehrsmengen kann man ohnehin nicht von «Verstopfung» sprechen. Die im Fotodossier<sup>13</sup> abgebildeten Situationen betreffen überwiegend den südlichen / östlichen Teil des Pappelwegs, nicht den Turnweg, und es ist nicht klar, weshalb das Fahrverbot auf dem Turnweg Süd zu Wendemanövern auf der privaten Zufahrt zum Pappelweg 1 führen soll. Die dokumentierten «Verstopfungen» sind durch Fahrzeuge auf dem Pappelweg verursacht und kommen offenkundig bereits heute vor, womit zugleich gesagt ist, dass das vorgesehene Fahrverbot nicht ursächlich dafür sein kann. Mit diesen Ausführungen zeigen die Beschwerdeführenden jedenfalls kein schutzwürdiges Interesse an der Beschwerdeführung auf, weshalb auch auf ihre Beschwerden nicht einzutreten ist. Anzumerken ist, dass das Fahrverbot aller Voraussicht nach zur Verminderung des Durchgangsverkehrs v.a. auf dem Turnweg führen wird. Unter der Prämisse, dass Durchgangsverkehr störend ist, sind die am Turnweg wohnenden bzw. domizilierten Beschwerdeführenden von den positiven Auswirkungen des Fahrverbots betroffen, was freilich keine materielle Beschwerde darstellt.

Der *Beschwerdeführer 17* legt nachvollziehbar dar, dass die von ihm als Brockenstube genutzte Liegenschaft am Pappelweg 10 einen gewissen Anlieferverkehr mit grösseren Fahrzeugen (Lieferwagen, LKW) zur Folge hat. Anders als bei den anderen Beschwerdeführenden ist sodann davon auszugehen, dass die Liegenschaft des Beschwerdeführers 17 öfters auch von ortsunkundigen Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern angesteuert wird (der Beschwerdeführer nennt Anlieferungen in Zusammenhang mit Umzügen und Wohnungsräumungen). Die vom Beschwerdeführer erwähnten engen Strassenverhältnisse werden - anders als er vorbringt - vom Fahrverbot nicht betroffen und bestehen bereits heute. Für grössere und v.a. längere Fahrzeuge erscheint es aber nachvollziehbar etwas schwieriger, vom Pappelweg aus in Richtung Turnweg Nord einzubiegen als - wie bis anhin - via Turnweg Süd das Quartier in Richtung Breitenrainstrasse / Nordring zu verlassen. Ob sich daraus, wie in der Beschwerde geltend gemacht, «gravierende» Standortnachteile ergeben, ist fraglich. Unter dem Gesichtswinkel der Beschwerdelegitimation ist dem Beschwerdeführer 17 ein schutzwürdiges Interesse nicht abzusprechen und auf seine Beschwerde einzutreten.

## 2. Ausgangslage

Der südliche Abschnitt des Turnweges (Breitenrainstrasse - Pappelweg) verläuft östlich des Breitenrainschulhauses. Er führt quasi über den Pausenplatz und trennt das Schulhaus vom auf der anderen Seite des Turnwegs liegenden Spiel- und Sportplatz. Zudem

<sup>13</sup> Beilage 2 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden 2-15.

handelt es sich beim Volksschulhaus Breitenrain um ein Schulhaus der Basisstufe<sup>14</sup> mit jüngeren Kindern, welche auf die Gefahren des Strassenverkehrs oft noch nicht adäquat reagieren können. Diese Konstellation zeigt per se schon die Sicherheitsproblematik. Vor allem der motorisierte Verkehr stellt dabei eine erhöhte Gefahr dar.

Bereits vor rund 10 Jahren wurden Verkehrsbeschränkungen auf dem südlichen Teil des Turnwegs, auf dem damals schon Tempo 30 galt, evaluiert. Das damals erstellte Gutachten der B+S AG vom 08.11.2007<sup>15</sup> hielt fest, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf dem Turnweg Süd rund 1'000 Motorfahrzeuge/Tag beträgt, wovon etwa 20 % Durchgangsverkehr. Eine (damals schon diskutierte) Sperrung des Turnwegs würde gemäss Gutachten zu einer Verlagerung von rund 800 Fahrten pro Tag (Ziel- und Quellverkehr) innerhalb des Quartierstrassennetzes führen, was im Einzelfall zu spürbaren Zusatzbelastungen führen könne. Von einer Sperrung des Turnwegs Süd wurde seinerzeit abgesehen und eine Begegnungszone eingerichtet (vgl. auch das Protokoll der Informationsveranstaltung vom 10.02.2009)<sup>16</sup>. In der grossen Pause, während der die Schulkinder draussen sind, wird seither die Strasse behelfsmässig mit einer Kette für den Verkehr gesperrt (Protokoll 10.02.2009, BB 19, S. 1).

Eine neue Analyse des verkehrlichen Geschehens auf dem Turnweg Süd<sup>17</sup> hat gezeigt, dass sich der Gesamtverkehr in den letzten 10 Jahren nicht verändert hat, wohl aber die Zusammensetzung des Verkehrs. So hat der motorisierte Individualverkehr stark abgenommen, der Veloverkehr dagegen ist gewachsen. Der DTV beträgt nach einer im Mai 2019 durchgeführten Zählung 1051 Fahrzeuge/Tag, wovon rund 44 % auf den Veloverkehr entfallen (ausmachend rund 460 Velos). Der Anteil an motorisierten Fahrzeugen auf dem Turnweg Süd sank in den vergangenen 10 Jahren markant von rund 1000 auf rund 590 Fahrzeuge / Tag.

Mit Beschluss vom 14. Juni 2018 hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, in Abstimmung mit dem Dialog Nordquartier, der Schule und der Nachbarschaft eine Lösung auszuarbeiten, um den Turnweg zwischen Breitenrainstrasse und Pappelweg für den Verkehr zu sperren (**Beilagen 1 und 2**).

In der Folge hat die Verkehrsplanung die Situation analysiert und verschiedene Verkehrsmassnahmen geprüft. Das Ergebnis, nämlich die Signalisierung eines zweiteiligen Fahrverbotes für Motorfahrzeuge und Motorräder mit Gestattung der Anlieferung der Liegenschaften Turnweg 3 und Breitenrainstrasse 42, wurde am 22. Mai 2019 dem Dialog Nordquartier vorgestellt.<sup>18</sup>

Mit Verfügung vom 24. September 2019 hat der Oberingenieurkreis II der vorgesehenen Verkehrsmassnahme zugestimmt (**Beilage 3**) und im Anzeiger Region Bern vom 16. Oktober 2019 sind die Verkehrsbeschränkungen publiziert worden (**Beilage 4**). Die Standorte der vorgesehenen Signale sind im Signalisations- und Markierungsplan vom 25. Mai 2019 (**Beilage 5**) dargestellt.

<sup>14</sup> Abrufbar unter: <http://breitenrain-lorraine.ch/>

<sup>15</sup> Beilage 3 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15.

<sup>16</sup> Beilage 19 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15.

<sup>17</sup> Beilage 20 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15.

<sup>18</sup> Beilage 20 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15.

### 3. Rechtliche Grundlagen

Nach Artikel 3 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes<sup>19</sup> sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen, wovon der Kanton Bern in Artikel 66 Absatz 2 des Strassengesetzes<sup>20</sup> Gebrauch gemacht hat. Das am 16. Oktober 2019 verfügte Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder<sup>21</sup> auf dem Turnweg stellt kein Totalfahrverbot im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 SVG dar, da der Turnweg Süd für Fahrräder und Motorfahräder weiterhin befahrbar bleibt. Es handelt sich daher um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinne von Artikel 3 Absatz 4 SVG.<sup>22</sup> Solche können namentlich aus den in Artikel 3 Absatz 4 SVG genannten Gründen angeordnet werden.

Bei der konkreten Ausgestaltung von Verkehrsanordnungen verfügen die zuständigen Behörden praxisgemäss über einen erheblichen Gestaltungsspielraum.<sup>23</sup> Nach einer vom Bundesgericht verwendeten Formulierung rechtfertigt sich ein Eingriff durch Rechtsmittelbehörden erst, 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.<sup>24</sup> Welche Verkehrsanordnung im Einzelnen zur Erreichung der damit verfolgten Ziele getroffen werden soll, ist in erster Linie eine politische Frage.<sup>25</sup>

Die Zulässigkeit der verfügten Verkehrsbeschränkung hängt somit im Wesentlichen davon ab, ob an der Verkehrsbeschränkung ein öffentliches Interesse besteht und ob die Massnahme verhältnismässig ist.

### 4. Öffentliches Interesse

Der vom Fahrverbot betroffene Turnweg Süd wird heute täglich von rund 590 Motorfahrzeugen befahren, wovon ca. 19 % Durchgangsverkehr und der Rest Quell- oder Zielverkehr ist. Die Strassenverbindung wird v.a. tagsüber genutzt, also während der Betriebszeiten des Schulhauses Breitenrain.

Die verfügten Fahrverbote bezwecken, den Turnweg Süd von jeglichem motorisierten Verkehr freizuhalten. Grund dafür ist die Lage des Strassenabschnittes unmittelbar neben dem Pausenplatz des Breitenrainschulhauses bzw. zwischen dem Pausen- und dem Spiel- und Sportplatz. Das Schulhaus beherbergt unter anderem die Basisstufe, d.h. auch jüngere schulpflichtige Kinder. Gerade jüngeren Kindern fällt es aus entwick-

<sup>19</sup> Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

<sup>20</sup> Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11).

<sup>21</sup> vgl. Anhang 2, Ziffer 2.13 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21).

<sup>22</sup> VPB 60 Nr. 82 E. 1b.

<sup>23</sup> BGE 136 II 539 E. 3.2.

<sup>24</sup> Urteil BGer 1C\_44/2017 vom 19.07.2017, E. 3.1 mit Hinweisen.

<sup>25</sup> BVR 2004 S. 363 E. 4.3.

lungspsychologischen Gründen besonders schwer, auf die Gefahren des Strassenverkehrs adäquat zu reagieren.<sup>26</sup> Das verfügte Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf einem an den Pausenplatz angrenzenden bzw. zwischen diesem und dem Spiel- und Sportplatz liegenden Strassenabschnitt bezweckt die Verbesserung der Sicherheit der (jungen) Schulkinder, was ein zulässiges öffentliches Interesse ist. Das Fahrverbot auf dem Turnweg Süd soll nicht nur die Sicherheit zugunsten der Schulkinder erhöhen, sondern auch die Sicherheit von Kindern, welche den Spiel- und Sportplatz nutzen.

Entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführenden wurde bereits in der Vergangenheit ein Fahrverbot auf dem Turnweg Süd gefordert (vgl. Schreiben Dialog Nordquartier / Gemeinderat Stadt Bern vom 05.06.2007).<sup>27</sup> An der Informationsveranstaltung vom 10. Februar 2009 hat die damalige Direktorin der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün festgehalten, dass bei einer Ablehnung der Begegnungszone die Sperrung publiziert wird. Dass es in der Vergangenheit nicht zu einer Sperrung des Turnwegs Süd gekommen ist, hat somit nichts damit zu tun, dass die Begegnungszone als «bessere» Lösung gegenüber einem Fahrverbot bewertet worden ist, sondern damit, dass sich die massgeblichen Akteure auf die Einrichtung einer Begegnungszone verständigt haben und diese dann ohne Zeitverzögerung realisiert werden konnte.

Dass auf dem Turnweg Süd bereits eine Begegnungszone mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h eingerichtet ist, stellt das öffentliche Interesse am verfügbaren Fahrverbot nicht in Frage und dass Letzteres verhältnismässig ist, wird nachfolgend dargelegt.

## 5. Verhältnismässigkeit

Verkehrsbeschränkungen müssen verhältnismässig sein, d.h. geeignet und erforderlich, das mit ihnen verfolgte Ziel zu erreichen. Verkehrsbeschränkungen müssen sodann zumutbar sein. Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung ist nach der gerichtlichen Praxis eine umfassende Interessenabwägung durchzuführen.<sup>28</sup>

2 Die *Eignung* eines Fahrverbots für Motorfahrzeuge auf dem Turnweg Süd zum Schutz von jüngeren (Schul-)Kindern vor den Gefahren des motorisierten Strassenverkehrs auf diesem Strassenabschnitt ist evident. Dass der Strassenabschnitt weiterhin von Velos und Mofas befahren werden darf bedeutet nicht, dass mit der Sperrung für Motorfahrzeuge kein Sicherheitsgewinn verbunden ist. Velofahrende verhalten sich im Verkehr erfahrungsgemäss eher vorsichtiger, weil sie bei einer Kollision (auch mit einem Fussgänger) selbst einem Verletzungsrisiko ausgesetzt sind. Die ist auch bei den schnellen E-Bikes und Mofas der Fall, wobei darauf hinzuweisen ist, dass deren Zahl gering ist: Bei der Verkehrszählung vom März 2019 wurden nie mehr als 5 E-Bikes/Mofas pro Stunde gezählt.<sup>29</sup>

Die *Erforderlichkeit* der Massnahme ist ebenfalls ausgewiesen. Die Verkehrszählung vom Mai 2019<sup>30</sup> hat gezeigt, dass der Turnweg Süd täglich durchschnittlich von rund

<sup>26</sup> Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr, bfu-Sicherheitsdossier Nr. 16, Bern, 2017, S. 67 ff.

<sup>27</sup> Beilage 18 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15.

<sup>28</sup> Urteil BGer 1C\_589/2014 vom 03.02.2016 E. 6.4.

<sup>29</sup> Beilage 20 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15, S. 11.

<sup>30</sup> Beilage 20 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15, S. 7.



590 Motorfahrzeugen befahren wird. Die Messung dauerte von Montag bis Montag. Da die Verkehrsfrequenzen an den Wochenenden und am Abend geringer sind (vgl. Gutachten B+S<sup>31</sup>, Seite 5 f.), wird der Turnweg Süd während der Wochentage und während der Betriebszeiten der Schule und des Spiel- und Sportplatzes somit von mehr als durchschnittlich 590 Motorfahrzeugen befahren. Obwohl das signalisierte Tempolimit von 20 km/h gut respektiert wird, stellt dieses Verkehrsaufkommen für die Schülerinnen und Schüler der Breitenrainschule sowie für die Kinder, welche den Spiel- und Sportplatz benützen, ein Gefahrenpotenzial dar. Deshalb erfolgt jeweils auch die behelfsmässige Sperrung der Strasse mit Ketten während der grossen Pause. Dass es bislang nicht zu Unfällen gekommen ist, bedeutet nicht, dass von der Eliminierung des Gefahrenpotenzials abgesehen werden muss. *Alternativen* zum Fahrverbot für Motorfahrzeuge wurden geprüft (Präsentation vom 22. Mai 2019,<sup>32</sup> S. 10 f.). Das verfügte zweiteilige Fahrverbot erwies sich als die wirkungsvollste Variante, auch im Hinblick auf die Kontrolle der Einhaltung. Die in den Beschwerden vorgebrachte Behauptung, beim Turnweg Süd handle es sich um eine *wichtige Verbindungsstrasse* für den Motorfahrzeugverkehr ist unzutreffend, was sich schon aus den Verkehrszählungen ergibt. Würde die Behauptung zutreffen, wäre eine Sperrung dieser unmittelbar vor dem Schulhaus und dem Spiel- und Sportplatz verlaufenden Strasse für den Motorfahrzeugverkehr umso mehr angezeigt.

Die *Erreichbarkeit* des Quartiers bzw. des Turnwegs Nord sowie des Pappelweges werden durch das Fahrverbot nicht in Frage gestellt und nicht wesentlich verschlechtert. Das vorgesehene Fahrverbot verunmöglicht einzig die Zufahrt via Turnweg Süd. Fahrzeuge, die via Breitenrainstrasse oder via Lorrainebrücke-Nordring in das Quartier einfahren wollen, müssen dies künftig via Römerweg tun. Wie bereits erwähnt, liegt die Mehrfahrzeit für von der Breitenrainstrasse herkommende Fahrzeuge im Bereich von 1 bis 2 Minuten (sie müssen am Knoten Breitenrainstrasse / Nordring nach rechts abbiegen; dasselbe beim Knoten Nordring / Römerweg / Quartiergasse). Die Mehrfahrzeit für Fahrzeuge, die von der Lorrainebrücke-Nordring herkommen, dürfte noch geringer ausfallen; diese Fahrzeuge können künftig nicht mehr rechts in die Breitenrainstrasse und dann links in den Turnweg Süd abbiegen, sondern müssen ebenfalls via Römerweg in das Quartier einfahren. Die durch das Fahrverbot des Turnwegs Süd bewirkten Mehrfahrzeiten sind unter dem Aspekt der *Zumutbarkeit* jedenfalls nicht zu beanstanden.

Gleiches gilt für die *Ausfahrt* aus dem Quartier: Das Verlassen des Quartiers (bzw. des Gebiets Turnweg / Pappelweg) wird durch das Fahrverbot auf dem Turnweg Süd einzig in Richtung Breitenrainstrasse unterbunden. Die Ausfahrt in den Nordring via Römerweg bleibt unverändert. Um das Fahrverbot am Turnweg Süd zu umfahren, müssen Fahrzeuge, welche das Quartier in Richtung Breitenrainstrasse verlassen wollen, künftig entweder via Birkenweg und Greyerz- oder Wylersstrasse oder via Römerweg / Nordring und Greyerz- oder Wylersstrasse das Quartier verlassen. Damit ist eine Mehrfahrzeit verbunden, die ebenfalls im Bereich von 1-2 Minuten liegen dürfte und als *zumutbar* bezeichnet werden kann. Darauf hinzuweisen ist, dass wer das Quartier mit dem Velo oder E-Bike erreichen oder verlassen will, durch das Fahrverbot auf dem Turnweg Süd nicht eingeschränkt wird.

<sup>31</sup> Beilage 3 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15.

<sup>32</sup> Beilage 20 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden Ziffern 2-15.

Das Fahrverbot auf dem Turnweg Süd führt zu einer gewissen *Verkehrsverlagerung* innerhalb des Quartiers. Der Turnweg Süd wird täglich von rund 590 Motorfahrzeugen befahren. Rund 20 % davon, also etwa 120 Fahrzeuge, sind Durchgangsverkehr, welche bei einer Sperrung des Turnwegs auf das Basisnetz ausweichen und die Quartierstrassen somit nicht betreffen. Bei den verbleibenden rund 470 Motorfahrzeugen handelt es sich um Quell- / Zielverkehr. Das Gutachten B+S<sup>33</sup> (Seite 13) bezifferte im Jahr 2007 den Ziel- / Quellverkehr noch mit 800 Fahrzeugen / Tag. Bereits die Einführung der Begegnungszone führte folglich zu einer Umlagerung im Umfang von rund 330 Fahrten / Tag, ohne dass dies zu einer Verschlechterung der Verkehrslage auf den anderen Quartierstrassen geführt oder die Anliegen der Verkehrsberuhigung durchkreuzt hat. Die durch die Einführung des Fahrverbots zu erwartende Verlagerung von rund 470 Fahrten pro Tag können vom Quartiernetz auf verträgliche Art absorbiert werden. Angesichts der verhältnismässig geringen Fahrtenzahl ist jedenfalls nicht zu sehen, weshalb es in grösserem oder gar unzumutbarem Mass zu den in den Beschwerden thematisierten Zuständen wie zusätzliche Wartezeiten, Umkehr- und Ausweichmanövern kommen soll.

Die heutige Verkehrsbelastung des Turnwegs Süd mit Motorfahrzeugverkehr unterscheidet sich erheblich von der vor Einführung der Begegnungszone bestehenden Belastung, wie sie im Gutachten B+S dargestellt ist. Der durchschnittliche tägliche Verkehr mit Motorfahrzeugen lag damals bei gut 1000 Fahrzeugen / Tag. Aktuell sind es noch rund 590 Fahrzeuge. Entsprechend geringer sind die Auswirkungen der vom Fahrverbot bewirkten Verkehrsumlagerungen. Wie bereits erwähnt, wurde seinerzeit die Einführung eines Fahrverbots auf dem Turnweg Süd nicht wegen fehlender Gefahren oder wegen der absehbaren Verkehrsumlagerung oder wegen der dadurch bewirkten Mehrbelastung des übrigen Quartiers verworfen, sondern weil sich die Begegnungszone ohne Widerstände umsetzen liess. Heute besteht v.a. in Bezug auf die Verkehrszahlen eine neue Ausgangslage. Es ist folglich nicht zu beanstanden, wenn aufgrund dieser neuen Ausgangslage die städtischen Behörden zum Schluss kommen, eine Sperrung des Turnwegs Süd für den Motorfahrzeugverkehr sei unter den heutigen Umständen der bestehenden Begegnungszone vorzuziehen.

## 6. Fazit

Die Errichtung eines Fahrverbots auf dem Turnweg Süd bezweckt die Erhöhung der Sicherheit der Schulkinder des Schulhauses Breitenrain sowie der Kinder, welche den Spiel- und Sportplatz benützen. Diese Zielsetzung stellt ein zulässiges öffentliches Interesse für den Erlass einer funktionellen Verkehrsbeschränkung dar.

Das Motorfahrzeugverbot führt nicht zu unzumutbaren Belastungen von Anwohnenden oder Gewerbetreibenden im Quartier. Die - je nach Fahrziel oder Anfahrtsweg - zusätzlich benötigte Fahrzeit hält sich in Grenzen und kann Motorfahrzeugführenden zugemutet werden. Velofahrende sind vom Fahrverbot nicht betroffen. Die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen führen aufgrund der verhältnismässig geringen Fahrbewegungen auf dem Turnweg Süd nicht zu unhaltbaren oder den Zielen der Verkehrsberuhigung zuwiderlaufenden Zuständen.

<sup>33</sup> Beilage 3 zur Beschwerde der Beschwerdeführenden 2-15.

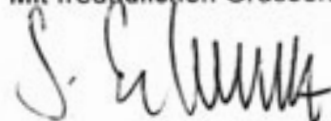
Das verfügte Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf dem Turnweg Süd stützt sich auf vernünftige und nachvollziehbare Gründe, ist verhältnismässig und beeinträchtigt keine anderen öffentlichen Interessen. Es ist mit Blick auf den grossen Gestaltungsspielraum der städtischen Behörden bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen nicht zu beanstanden.

Die Beschwerden sind antragsgemäss kostenfällig abzuweisen, soweit auf sie überhaupt eingetreten werden kann.

**Beweismittel: Voraktendossier, enthaltend die folgenden Dokumente:**

- |   |                  |
|---|------------------|
| - Stadtratsbeschluss 2018-317 vom 14. Juni 2018                     | <b>Beilage 1</b> |
| - Protokoll Nr. 13 der Stadtratssitzung vom 14. Juni 2018           | <b>Beilage 2</b> |
| - Zustimmungsverfügung Oberingenieurkreis II vom 24. September 2019 | <b>Beilage 3</b> |
| - Publikation Verkehrsbeschränkungsverfügung vom 16. Oktober 2019   | <b>Beilage 4</b> |
| - Signalisations- und Markierungsplan vom 29. Mai 2019              | <b>Beilage 5</b> |

Mit freundlichen Grüssen



Stefan Schwarz  
Generalsekretär

In 6 Exemplaren

Beilagen erwähnt

Kopien an:

- Verkehrsplanung Stadt Bern
- Tiefbauamt Stadt Bern