

BE_BVD 140 2022 9 vom 31. Januar 2023

Be Bvd, 2023-01-31, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_bvd_140_2022_9

FR: BE_BVD 140 2022 9 du 31 janvier 2023

IT: BE_BVD 140 2022 9 del 31 gennaio 2023

Regeste

Verkehrsbeschränkung | Siselen

Erwägungen

E. 1

Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (Organisationsverordnung BVD, OrV BVD; BSG 152.221.191).

E. 2

Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11).

E. 2.1

Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 7 (Einwohnergemeinde Siselen) wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

E. 2.2

Die Beschwerden der Beschwerdeführenden 1, 4 und 5, 6, 8 sowie 11 werden abgewiesen.

E. 2.3

Die Verfügung des OIK III vom 5. April 2022 wird bestätigt. 3. Die Verfahrenskosten betragen CHF 3560.00. Sie werden den Parteien wie folgt zur Bezahlung auferlegt: Beschwerdeführerin 1 CHF 600.00 Beschwerdeführende 2 und 3 CHF 280.00 Beschwerdeführerde 4 und 5 CHF 600.00 Beschwerdeführer 6 CHF 600.00 Beschwerdeführerin 8 CHF 600.00 Beschwerdeführenden 9 und 10 CHF 280.00 Beschwerdeführer 11 CHF 600.00 Die Beschwerdeführenden 2 und 3, 4 und 5 sowie 9 und 10 haften für die ihnen auferlegten Kostenanteile solidarisch für den gesamten Betrag. Separate Zahlungseinladungen folgen, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist. 4. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

E. 3

Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21).

BVD 140/2022/9 4/14 2. Beschwerdelegitimation a) Nach Art. 65 Abs. 1 VRPG ist zur Beschwerde befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung oder den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der Verfügung oder des Entscheids hat (Bst. c). Das ist dann der Fall, wenn jemand durch den Verwaltungsakt stärker als alle anderen betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache

steht (sog. materielle Beschwer). Diese Anforderungen haben zum Zweck, den Kreis der Anfechtungsberechtigten auf ein sinnvolles Mass zu beschränken und die sogenannte Popularbeschwerde auszuschliessen; dies ist namentlich bei Allgemeinverfügungen mit ihrem offenen Adressaktenkreis von Bedeutung. Mit anderen Worten soll das Erfordernis der materiellen Beschwer sicherstellen, dass die anfechtende Person über eine genügend enge, spezifische, besondere Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt. Gegen Allgemeinverfügungen können folglich nicht alle Adressatinnen und Adressaten Beschwerde erheben, sondern nur jene, welche von der generell-konkreten Anordnung stärker als jedermann betroffen sind.⁴ Wer keine eigenen, sondern nur allgemeine oder öffentliche Interessen geltend machen kann, ist nicht zur Beschwerde befugt.⁵ Die Rechtsmittelbehörde hat von Amtes wegen zu prüfen, ob die Beschwerdelegitimation gegeben ist. Die besondere, beachtenswerte Beziehungsnähe ist aber grundsätzlich von den Beschwerdeführenden selbst darzulegen und nachzuweisen, da sich die Begründungspflicht auch auf die Frage der Beschwerdebefugnis erstreckt.⁶ b) Bei der hier umstrittenen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit handelt es sich um eine Allgemeinverfügung, da der Adressatenkreis dieser Verkehrsanordnung offen ist. Gleichzeitig stellt die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eine sogenannte funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG⁷ dar.⁸ Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist auf dem Gebiet der funktionellen Verkehrsbeschränkungen die Beschwerdebefugnis zu bejahen, wenn Verkehrsteilnehmende die mit der Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzen.⁹ Dies ist insbesondere bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall, die auf das Befahren des fraglichen Strassenabschnitts angewiesen sind. Demgegenüber genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht.¹⁰ Die geforderte Regelmässigkeit ist gegeben, wenn die betreffende Person die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchführt.¹¹ Bei Personen, die in unmittelbarer Nähe der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse wohnhaft oder gewerblich tätig sind, wird vermutet, dass sie diese Strasse mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren und deshalb grundsätzlich zur Beschwerde befugt sind, ohne dass darüber hinaus ein schutzwürdiges Interesse in Form eines nicht vernachlässigbaren Zeitverlusts vorliegen muss.¹² Bei den übrigen Personen, namentlich bei den

E. 4

Vgl. Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 24.

E. 5

Vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1.

E. 6

BGer 1A.73/204 vom 6. Juli 2004, E. 3; VGE 2020/68 vom 8. September 2021, E. 2.2; vgl. auch Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 3.

E. 7

Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

E. 8

Vgl. statt vieler BGer 1C_17/2010 vom 8. September 2010, E. 1.1 und BGE 136 II 539 E. 1.1.

E. 9

BGer 1C_404/2019 vom 31. Oktober 2019, E. 2; BGE 136 II 539 E. 1.1 mit Hinweisen; BGer 1C_118/2017 vom 20. März 2018, E. 2.

E. 10

Vgl. BGE 139 II 145 (BGer 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012), nicht publ. E. 1.2 mit weiteren Hinweisen; BGE 136 II 539 E. 1.1 mit weiteren Hinweisen; BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004, E. 2 mit weiteren Hinweisen; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 197.

E. 11

BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004, E. 2.1 f.

E. 12

BVR 2021 S. 517 E. 2.5 und 2.7; 2015 S. 534 E. 2.4.1, 2009 S. 180 E. 2.4; VGE 2016/346 vom 31. Juli 2017, E. 1.2.

BVD 140/2022/9 5/14 einfachen Verkehrsteilnehmenden bzw. Strassenbenützenden, ist das regelmässige Befahren der Strasse nicht ohne Weiteres glaubhaft und im Einzelfall näher zu begründen. c) Die Beschwerdeführerin 1, die Beschwerdeführenden 4 und 5, der Beschwerdeführer 6, die Beschwerdeführerin 8 sowie der Beschwerdeführer 11 wohnen gemäss ihrer Postanschrift in unmittelbarer Nähe des Streckenabschnittes, auf welchem der OIK III die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit prüfte. Sie sind somit vom Entscheid des OIK III als Anwohnerinnen oder Anwohner betroffen. Sie sind deshalb nach der erwähnten Rechtsprechung zur Beschwerde befugt. Auf die Beschwerden der Beschwerdeführerin 1, der Beschwerdeführenden 4 und 5, des Beschwerdeführers 6, der Beschwerdeführerin 8 und des Beschwerdeführers 11 ist einzutreten. d) Anders liegen die Dinge bezüglich den Beschwerdeführenden 2 und 3 sowie den Beschwerdeführenden 9 und 10. Sie wohnen am R. _____weg 8 und 10. Demzufolge befinden sie sich nicht in unmittelbarer Nähe zu der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse, sondern sind von dieser durch mehrere Gebäudereihen sowie eine Querstrasse getrennt. Die Beschwerdeführenden 2 und 3 sowie die Beschwerdeführenden 9 und 10 sind somit von der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht als Anwohnerinnen und Anwohner betroffen. Die Beschwerdeführenden machen zwar geltend, als Eltern von schulpflichtigen Kindern, die den Fussgängerstreifen zwischen Juchen 1 und 3 über die betroffene Kantonsstrasse mehrmals täglich als Schulweg benutzen, zur Beschwerde legitimiert zu sein. Das Verwaltungsgericht des Kantons Bern hat jedoch entschieden, dass der Nachteil, der für die Beschwerdebefugnis vorliegen muss, persönlich und unmittelbar sein muss; das Anfechtungsobjekt muss also (auch) der anfechtenden Person selbst und nicht nur einer Drittperson zum Nachteil gereichen.¹³ Indem die Beschwerdeführenden in ihren Beschwerden eine Betroffenheit von ihren Kindern und nicht von sich selbst geltend gemacht haben, sind sie aus rechtlicher Sicht bloss mittelbar betroffen. Daraus können die Beschwerdeführenden 2 und 3 sowie die Beschwerdeführenden 9 und 10 kein legitimationsbegründendes, schutzwürdiges Interesse für sich ableiten. Die elterliche Sorge bedeutet nicht, dass die Beschwerdeführenden die allfällige direkte Betroffenheit und damit die Sachlegitimation ihrer Kinder über den Umweg der Vertretungsbefugnis zu ihrer eigenen machen können. Die Beschwerdeführenden wären als Inhaber der elterlichen Sorge somit höchstens berechtigt gewesen, in fremdem Namen, d.h. für ihre allenfalls prozessunfähigen Kinder, gegen die Verkehrsbeschränkungsverfügung des OIK III

vorzugehen. Andere Gründe als die Betroffenheit ihrer Kinder, die ein besonderes Berührtsein bzw. ein schutzwürdiges Interesse im Sinne von Art. 65 Abs. 1 VRPG erkennen liessen, nennen die Beschwerdeführenden 2 und 3 sowie 9 und 10 nicht und sind auch nicht ersichtlich. Sie sind folglich nicht legitimiert, Beschwerde bei der BVD zu erheben. Auf die Beschwerden der Beschwerdeführenden 2 und 3 sowie 9 und 10 kann nicht eingetreten werden. e) Nach Art. 65 Abs. 2 VRPG ist ferner jede andere Person, Organisation oder Behörde zur Beschwerde befugt, die durch Gesetz oder Dekret dazu ermächtigt ist. Gemäss Art. 3 Abs. 4 Satz 3 SVG sind die Gemeinden zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Da die vom OIK III angeordnete Verkehrsbeschränkung ihr Gemeindegebiet betrifft, ist die Beschwerdeführerin 7 (Einwohnergemeinde Siselen) somit ohne Weiteres zur Beschwerdeführung befugt. Auf ihre Beschwerde ist grundsätzlich einzutreten. 3. Streitgegenstand a) Das Verfahren vor der BVD ist auf den Streitgegenstand beschränkt. Ausgangspunkt für dessen Bestimmung bildet die angefochtene Verfügung, das sog. Anfechtungsobjekt. Dieses gibt den Rahmen des Streitgegenstands vor. Das heisst, dass der Streitgegenstand nicht über das

E. 13

VG 2021/37 vom 13. Dezember 2021, E. 2.4.

BVD 140/2022/9 6/14 hinausgehen kann, was die Vorinstanz geregelt hat. Innerhalb dieses Rahmens bezeichnen die Parteien in ihren Rechtsmitteleingaben den Streitgegenstand durch die Beschwerdeanträge und die Beschwerdebegründung. Es ist den Parteien daher möglich, den Streitgegenstand im Verlauf des Verfahrens einzuschränken. Sie können aber nicht darüber hinausgehen.¹⁴ b) Anfechtungsobjekt ist die angefochtene Verkehrsbeschränkungsverfügung des OIK III. Diese enthält folgende Anordnung: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h zwischen der Liegenschaft Juchen 15 und der Einmündung Käseriweg. c) Die Beschwerdeführerin 1, die Beschwerdeführenden 4 und 5, der Beschwerdeführer 6, die Beschwerdeführerin 7, die Beschwerdeführerin 8 sowie der Beschwerdeführer 11 wenden sich nicht gegen die verfügte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. Sie beantragen vielmehr, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ab der Einmündung Käseriweg bis zur Einmündung Hinterdorf/Brünnenrain weitergeführt und dass die Geschwindigkeit auf diesem Streckenabschnitt ebenfalls auf 30 km/h beschränkt werden soll. Gemäss dem Verkehrsgutachten vom 4. April 2022 befindet sich diese Strecke auch im Untersuchungsperimeter und bildet somit Teil des Streitgegenstands. Bezüglich dieses Streckenabschnittes hat der OIK III im Gutachten sowie in seiner Stellungnahme vom 10. Juni 2022 die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h verneint. Die angefochtene Verkehrsbeschränkungsverfügung des OIK III ist demzufolge so zu verstehen, dass mit dieser die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf dem fraglichen Streckenabschnitt (Einmündung Käseriweg bis zur Einmündung Hinterdorf/Brünnenrain) abgelehnt wurde. Für dieses Verständnis sprechen auch prozessökonomische Gründe. Denn es käme einem prozessualen Leerlauf gleich, vom OIK III zu verlangen, dass er in einer zusätzlichen Verfügung ausdrücklich feststellt, dass auf dem Streckenabschnitt ab Einmündung Käseriweg bis zur Einmündung Hinterdorf/Brünnenrain keine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit angeordnet bzw. festgelegt wird. Streitig und zu prüfen ist demzufolge, ob der OIK III auf dem fraglichen Streckenabschnitt, d.h. ab der Einmündung Käseriweg bis zur Einmündung Hinterdorf/Brünnenrain, die Voraussetzungen für die Herabsetzung der

Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu Recht verneinte und demzufolge keine abweichende Höchstgeschwindigkeit festlegte. d) Die Beschwerdeführerin 7 (Einwohnergemeinde Siselen) beantragte neben der Verlängerung der «Tempo-30-Zone» auch den Verzicht auf den Warteraum für zu Fuss Gehende bei der Kirche. Wie ausgeführt, ist im vorliegenden Fall lediglich die Verkehrsbeschränkungsverfügung des OIK III Anfechtungsobjekt. Diese regelt einzig die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf einer bestimmten Strecke. Der Bau eines Warteraums wurde zwar im Gutachten des OIK III in Ziffer 6 als weitere Massnahme vorgeschlagen, ist aber nicht Teil der angefochtenen Verkehrsbeschränkungsverfügung und geht somit über den Streitgegenstand hinaus. Soweit die Beschwerdeführerin 7 beantragt, es sei auf einen Warteraum für zu Fuss Gehende bei der Kirche zu verzichten, kann darauf nicht eingetreten werden. 4. Ausgangslage; Allgemeines zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit a) Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV15 in Verbindung mit Art. 32 Abs. 2 SVG). Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen

E. 14

Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 72 N. 12 bis 14.

E. 15

Verkehrsregelverordnung des Bundesrates vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11).

BVD 140/2022/9 7/14 Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV16 nur dann zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (Bst. d). Eine kumulative Erfüllung der Voraussetzungen wird nicht verlangt. Für Geschwindigkeitsbeschränkungen gilt das Erforderlichkeitsprinzip.¹⁷ Die Geschwindigkeit darf demzufolge nur für einen so langen Streckenabschnitt beschränkt werden, wie dies notwendig ist. Das heisst mit andern Worten, dass die Streckenlänge einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf ein absolutes Minimum zu beschränken ist.¹⁸ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Das Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG soll der Behörde die sachlichen Grundlagen für den Entscheid liefern. Es ist Mittel zur richtigen Sachverhaltsfeststellung und soll verhindern, dass ohne genügende Begründung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abgewichen wird. Gutachten von Sachverständigen und gutachtensmässige Ausführungen in Amtsberichten können erhöhte Beweiskraft beanspruchen. Von ihnen sollte die entscheidende Behörde nur aus triftigen Gründen abweichen. Abweichungen müssen begründet sein. Kriterien für die Beweiswürdigung bilden die Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der Darlegungen. Die Basis für eine abweichende Würdigung können unter anderem ergänzende Beweise

abgeben.19 b) Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken (Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV: in Abstufungen von je 10 km/h) oder auch durch die Signalisation einer Tempo- 30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV in Verbindung mit Art. 22a und 22b SSV). Geschwindigkeitsbegrenzungen auf verkehrsorientierten Strassen werden dabei grundsätzlich nach Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV und nicht durch Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone nach Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV angeordnet und mit dem Signal «Höchstgeschwindigkeit» angezeigt. Tempo-30-Zonen sind dementsprechend im Grundsatz nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Indessen fallen Kantonsstrassen als Hauptverkehrs- oder Verbindungstrassen regelmässig in die Kategorie verkehrsorientiert. Bei der streitbetroffenen Kantonsstrasse Nr. 237, Aarberg – Müntschemier, handelt es sich fraglos um eine verkehrsorientierte Strasse, auf welcher die Höchstgeschwindigkeit gestützt auf Art. 108 Abs. 2 Bst. a SVV von 50 km/h auf 30 km/h reduziert worden ist. Eine Tempo-30-Zone nach Art. 22a in Verbindung mit Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV wurde somit nicht angeordnet.20 c) Grund der Massnahme ist gemäss der Einschätzung des OIK III im Gutachten die schlechte Übersicht bei der Strassenquerung von zu Fuss Gehenden im Bereich der Kirchenmauer. Die Beurteilung des OIK III ist schlüssig und nicht zu beanstanden. Die Situation präsentiert sich wie folgt: Das Kirchgemeindehaus liegt auf der gegenüberliegenden Strassenseite der Kirche. Das

E. 16

Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21).

E. 17

Vgl. Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 133.

E. 18

Vgl. dazu auch S 10 Arbeitshilfe des Tiefbauamts des Kantons Bern vom 15. September 2017, «Abweichende Höchstgeschwindigkeiten» (abrufbar unter: <https://www.bvd.be.ch> > Start > Themen > Strassen > Signalisation, Wegweisung & Markierung > Vorschriftssignalisation).

E. 19

Michel Daum, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. N. 38.

E. 20

Vgl. zum Ganzen Arbeitshilfe des Tiefbauamts des Kantons Bern vom 1. Dezember 2022, «Tempo-30-Zone und Begegnungszone» (abrufbar unter: <https://www.bvd.be.ch> > Start > Themen > Strassen > Signalisation, Wegweisung & Markierung > Vorschriftssignalisation).

BVD 140/2022/9 8/14 Grundstück, auf welchem sich die Kirche befindet (Parzelle Nr. 178), grenzt nordwestseitig unmittelbar an die Kantonsstrasse. Ein Trottoir besteht nur entlang der gegenüberliegenden Fahrbahnseite. Die Kirchenmauer verläuft entlang der gesamten nordwestlichen Grundstücksgrenze und grenzt so das «Kirchengrundstück» längsseitig vom Strassenraum ab. Über eine Öffnung in der Mauer gelangen die Kirchgängerinnen und Kirchgänger über drei Treppenstufen direkt auf die Kantonsstrasse, bevor sie diese überqueren können. Insbesondere Beerdigungen, Gottesdienste und der kirchliche Unterricht der Kinder führt zu mehr Überquerungen auf der Kantonsstrasse.21 Das Queren der Kantonsstrasse im Bereich der Öffnung der Kirchenarealmauer ist

problematisch, weil die notwendige Sichtweite aufgrund der bestehenden Mauer nicht vorhanden ist. Auch beim Ein- und Ausgang auf der östlichen Seite des Kirchenareals ist die Sichtweite in Blickrichtung links (Fahrtrichtung Aarberg) aufgrund der Mauer deutlich zu klein.²² Die Kirchenmauer ist Teil des schützenswerten K-Objektes Juchen 7.23 Für Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker in Fahrtrichtung Barga bzw. Aarberg sind die Gefahrenstellen, namentlich die Zugangsöffnung in der Mauer und der Ein- und Ausgang auf der östlichen Seite des Kirchenareals, bedingt durch die Kirchenmauer nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar. Zuzolge der kirchlichen Anlässe und Veranstaltungen besteht im Bereich der Gefahrenstellen zusätzlich ein höheres Fussgängeranstrom, was zu mehr Strassenquerungen von zu Fuss Gehenden führt. Trotz des höheren Fussgängeranstroms sind die Fussgängerfrequenzen nach der Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) SN 40 241 zu tief, weshalb ein Fussgängerstreifen ausser Betracht fällt. In verkehrstechnischer Hinsicht kann mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit dieses Sicherheitsdefizit entschärft und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Massnahme ist daher notwendig. Indem die Streckenlänge der abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf das absolute Minimum beschränkt worden ist, ist die Massnahme zudem zweckmässig und für die Betroffenen zumutbar. Dass die Voraussetzungen für eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf der Strecke gemäss der angefochtenen Verfügung, das hiesst zwischen der Liegenschaft Juchen und der Einmündung Käseriweg, erfüllt sind, wird von den Beschwerdeführenden grundsätzlich nicht bestritten. 5. Gewagte Überholmanöver im Nahbereich eines bestehenden Fussgängerstreifens a) Nach der Meinung der Beschwerdeführerin 1, der Beschwerdeführenden 4 und 5, des Beschwerdeführer 6 und der Beschwerdeführerin 8 soll die Temporeduktion jedoch weitergeführt werden. Auch die Beschwerdeführerin 7 fordert die Ausdehnung der Temporeduktion. Sie ist der Meinung, durch die geplante Massnahme verschlechtere sich die Verkehrssicherheit. Sie verlangen deshalb, dass die Höchstgeschwindigkeit bis zum Knoten Hinterdorf/Brünnenrain ausgedehnt werden solle. Sie kritisieren besonders, die Höchstgeschwindigkeit ändere sich unmittelbar vor oder nach dem bestehenden Fussgängerstreifen, welcher vor allem durch Schulkinder genutzt werde. Im Herbst werde die Kantonsstrasse häufig von Rüben- und Kartoffeltransporten befahren. Dies führe zwischen der Kirche und der Liegenschaft Juchen 2 unmittelbar vor dem Fussgängerstreifen zu gefährlichen Überholmanövern. Mit der geplanten Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Bereich der Einmündung Käseriweg (Liegenschaft Juchen 5) bestehe das Risiko, dass die Fahrzeuge genau in diesem Bereich beschleunigen und landwirtschaftliche Transportfahrzeuge überholen. Mit der Weiterführung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bis zum Knoten Hinterdorf/Brünnenrain könne dieses Risiko vermindert werden.

E. 21

Vgl. Register 1 der Vorakten des OIK III.

E. 22

Vgl. Gutachten, S. 2 im Register 5 der Vorakten des OIK III.

E. 23

Vgl. Gutachten, S. 2 im Register 5 der Vorakten des OIK III.

BVD 140/2022/9 9/14 b) Der OIK III setzte sich in der Vernehmlassung vom 10. Juni 2022 ausführlich mit diesem Kritikpunkt der Beschwerdeführenden auseinander. Er hielt fest,

dass die rechtlichen Voraussetzungen für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit einzig beim Ausgang der Kirchenmauer gegeben seien. Im weiteren Umfeld der verfügbaren Tempo-30-Strecke seien keine rechtlich haltbaren Begründungen für eine Temporeduktion erkennbar. In der Praxis werde eine Höchstgeschwindigkeit üblicherweise auf einer Strecke von mindestens 150 m festgelegt. Aufgrund des leichten Gefälles und der schlechteren Sicht auf der Westseite sei die Strecke auf insgesamt 170 m verlängert worden. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden 1, 4, 5, 6, 7 und 8 ändere die Höchstgeschwindigkeit nicht unmittelbar vor oder nach dem bestehenden Fussgängerstreifen. Zwischen dem Fussgängerstreifen und dem Ende der Verkehrsbeschränkungsmassnahme liege eine Distanz von ca. 60 m. Bezüglich der gewagten Überholmanöver bemerkte der OIK III, dass diese praktisch überall stattfinden und keine Temporeduktion rechtfertigten könnten. Weiter führte der OIK III aus, dass zu Fuss Gehende, unabhängig von den gefahrenen Geschwindigkeiten, auf dem Fussgängerstreifen immer Vortritt hätten. Dazu komme, dass beim fraglichen Fussgängerstreifen hervorragende Sichtweiten bestünden, was ebenfalls gegen eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit spreche. Die Länge für Tempo-30-Strecken seien vielmehr auf ein Minimum zu beschränken. c) Die Einschätzung des OIK III, wonach die Voraussetzungen für eine Verlängerung der Strecke mit herabgesetzter Höchstgeschwindigkeit nicht erfüllt sind, ist nachvollziehbar und schlüssig. Auf dem fraglichen Streckenabschnitt, d.h. zwischen Einmündung Käsereiweg und dem Knoten Hinterdorf/Brünnenrain, finden sich verglichen mit dem Streckenabschnitt, welcher von der Temporeduktion betroffen ist, keine unvorhersehbaren Gefahrenstellen. Die Kantonsstrasse verläuft auf diesem Streckenabschnitt vorwiegend gerade und ist übersichtlich. Als Querungshilfe für zu Fuss Gehende besteht auf dem strittigen Streckenabschnitt zudem ein Fussgängerstreifen. Dessen Annäherungsbereiche weisen nach den schlüssigen Ausführungen des OIK III gute Sichtweiten auf. Der Fussgängerstreifen entspricht somit dem Stand der Verkehrstechnik.²⁴ Dementsprechend sind nach der kantonalen Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen» keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich.²⁵ Demgegenüber liegt im Bereich der Kirchenmauer bezüglich den zu Fuss Gehenden aus verkehrstechnischer Sicht eine völlig andere Situation vor. Bei der Kirchenmauer stehen die zu Fuss Gehenden unmittelbar auf der Kantonsstrasse, wenn sie die Strasse queren wollen. Weder ist es den zu Fuss Gehenden möglich, den Verkehr im Auge zu haben, noch ist es den Fahrzeugführenden möglich, die zu Fuss Gehenden rechtzeitig zu erkennen, bevor sie durch die Maueröffnung auf die Strasse treten. d) Nicht gefolgt werden kann der Auffassung der Beschwerdeführenden, wonach der Tempowechsel unmittelbar vor oder nach dem Fussgängerstreifen erfolgt. Richtig ist, dass der Fussgängerstreifen auf der Höhe der Liegenschaft Juchen rund 60 m vor bzw. nach dem Tempowechsel liegt. Eine Verschlechterung der momentanen Situation ist demzufolge mit der geplanten Temporeduktion in Übereinstimmung mit der Auffassung des OIK III nicht zu erwarten. Anzumerken ist, dass dem Kanton die Verkehrssicherheit generell und insbesondere für Kinder ein grosses Anliegen ist. Er ist bestrebt, die Schulwege für die Schülerinnen und Schüler so sicher wie möglich zu machen. Indessen lassen sich gefährliche Überholmanöver auch nicht mit einer Temporeduktion verhindern. Überdies ist Folgendes zu bemerken: Wer überholt, darf andere Verkehrsteilnehmende nicht behindern oder gefährden.²⁶ Weiter bestimmt Art. 10 Abs. 3 zweiter

Der Annäherungsbereich umfasst die auf den Fussgängerstreifen zuführende Gehfläche, ragt ab dem Fahrbahnrand einen Meter nach hinten, erstreckt sich über die gesamte Breite des Fussgängerstreifens und wird seitlich in einem Winkel von 45 Grad abgeschlossen.

E. 25

Vgl. Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrasse» des Tiefbauamts des Kantons Bern, revidierte Ausgabe 2017, S. 21 (auffindbar unter: <https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/tba/dienstleistungen-strassen-und-verkehr/planerkoffer-kantonsstrassen-pkks/pkks-ah-standards-kantonsstrassen.pdf>).

E. 26

Vgl. René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. Aufl. 2002, N. 717 ff.

BVD 140/2022/9 10/14 Satz VRV, dass Fahrzeugführende nicht überholen dürfen, wenn sich vor dem voranfahrenden Fahrzeug Hindernisse befinden wie Baustellen, eingespurte Fahrzeuge oder Fussgänger, welche die Strasse überqueren. Schliesslich schreibt Art. 6 Abs. 1 VRV vor, dass Fahrzeugführende vor Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung den Fussgängern, die sich bereits auf dem Streifen befinden oder davor warten und ersichtlich die Fahrbahn überqueren wollen, den Vortritt gewähren müssen. Sie müssen dabei die Geschwindigkeit rechtzeitig mässigen und nötigenfalls anhalten, damit sie dieser Pflicht nachkommen können. Ein Fehlverhalten von Fahrzeugführenden, namentlich das gefährliche Überholen anderer Verkehrsteilnehmenden vor einem Fussgängerstreifen, rechtfertigt im vorliegenden Fall keine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, da solches menschliches Fehlverhalten keine schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV darstellt. Derartigen Verkehrsregelverletzungen ist entgegenzutreten, indem diese strafrechtlich geahndet werden. Soweit die Beschwerdeführenden vorbringen, es komme vor dem Fussgängerstreifen in Fahrtrichtung Bagen – Aarberg oftmals zu sehr gefährlichen Überholmanövern, können sie im Verwaltungsjustizverfahren nichts zu ihren Gunsten ableiten. 6. Allfällige Gefahr infolge eingeschränkter Sichtweiten bei einer privaten Hauszufahrt a) Der Beschwerdeführer 11 ist Eigentümer und Bewohner der Liegenschaft A._____ in Siselen. Es handelt sich dabei um das B._____haus. Das Grundstück wird wie die Kirche von einer massiven Steinmauer umgeben, die direkt an die Kantonsstrasse angrenzt. Haus und Mauer sind im Bauinventar des Kantons Bern als schützenswerte Bauten aufgeführt.²⁷ Der Beschwerdeführer hat das Grundstück ursprünglich vom Kanton Bern erworben und im B._____haus eine Arztpraxis eingerichtet. Gemäss Angaben des Beschwerdeführers begrüsst der Kanton Bern diese Nutzungsänderung. Der Hof vor dem B._____haus dient den Patientinnen und Patienten als Parkplatz. Der Beschwerdeführer macht geltend, durch die Mauer sei die Sicht bei der Ausfahrt vom Hof auf die Strasse stark eingeschränkt. Dies schaffe sowohl für die herannahenden Fahrzeuge auf der Kantonsstrasse als auch für die aus dem Hof fahrenden Fahrzeuge ein erhebliches Risiko. Der Beschwerdeführer bringt zudem vor, im Gutachten bzw. der angefochtenen Verkehrsbeschränkungsverfügung sei die prekäre Verkehrssituation vor seinem Grundstück nicht berücksichtigt worden, obwohl dies sowohl der Einwohnergemeinde Siselen wie auch dem OIK III bekannt gewesen sei. Weiter stellt sich der Beschwerdeführer auf den Standpunkt, im Bereich der Ausfahrt seiner Liegenschaft läge ebenfalls eine Gefahr im Sinne von Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV vor, welche nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders zu beheben sei, was

die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit bis zum Knoten Hinterdorf/Brünnenrain rechtfertige. Der Beschwerdeführer 11 beantragt ausserdem die Durchführung eines Augenscheins. b) Zur Beschwerde des Beschwerdeführers 11 bemerkte der OIK III, die Situation sei ihm bestens bekannt. Seit ein paar Jahren bestehe längs der Kirchenmauer bis über die Ausfahrt des Beschwerdeführers hinaus eine farbliche Gestaltung der Strasse in Form eines sandfarbigen Bandes am Strassenrand. Damit werde erreicht, dass der Verkehr leicht gegen die Fahrbahnmitte gedrückt werde. So werde die Ausfahrt, wenn auch nur geringfügig, verbessert. Weiter hielt der OIK III fest, die sichere Ausfahrt einer privaten Zufahrt sei eine Angelegenheit der Eigentümerschaft der privaten Parzellen. Damit dieser Sicherheit Rechnung getragen werde, seien die entsprechenden Vorschriften von der zuständigen Behörde im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens zu prüfen.

E. 27

Vgl. Beschwerdebeilage 4.

BVD 140/2022/9 11/14 c) Der Beschwerdeführer 11 entgegnete daraufhin in seinen Schlussbemerkungen vom

E. 28

Vgl. René Schaffhauser, a.a.O., N. 64.; siehe auch Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 131.

BVD 140/2022/9 12/14 dem fraglichen Streckenabschnitt für zu Fuss Gehende als Querungshilfe bereits ein Fussgängerstreifen besteht, der dem Stand der Verkehrstechnik entspricht. Ebenso scheidet hier eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 108 Abs. 1 Bst. c und d SSV (übermässige Umweltbelastung oder Notwendigkeit zur Verbesserung des Verkehrsablaufs) aus. f) Anzumerken ist im Übrigen Folgendes: Bei der Grundstückzufahrt A. _____ des Beschwerdeführers 11 handelt es sich um eine Hauszufahrt im Sinne von Art. 85 Abs. 1 SG bzw. Art. 106 Abs. 3 BauG29 und Art. 6 BauV30. Bei einer privaten Hauszufahrt oder bei einem Hausanschluss stellt eine allfällige Gefahr infolge eingeschränkter Sichtweiten von vornherein kein Grund für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit dar. Zufahrten aller Art auf öffentliche Strassen bedürfen der Bewilligung des zuständigen Gemeinwesens (Art. 85 Abs. 1 SG). Voraussetzung für die Bewilligung ist, dass die öffentliche Strasse nicht beeinträchtigt wird (Art. 73 Abs. 1 SG) und die allgemeinen baurechtlichen Sicherheitsanforderungen gewährleistet sind (Art. 21 Abs. 1 BauG sowie Art. 57 Abs. 1 und 2 BauV). Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts ist es deshalb Sache der Anschliesserin oder des Anschliessers, den privaten Strassenanschluss verkehrssicher zu planen und zu bauen.³¹ Der Haupt- und der Eventualantrag des Beschwerdeführers 11 erweisen sich nach dem Gesagten als unbegründet, weswegen die Beschwerde abzuweisen ist. 7. Fazit a) Zusammengefasst ergibt sich nichts, was geeignet wäre, die Schlussfolgerungen des OIK III infrage zu stellen. Das Gutachten des OIK III ist vollständig und korrekt. Der Beschwerdeführer 11 kann aus der Kritik, der OIK III habe im Gutachten die prekäre Verkehrssituation vor seinem Grundstück nicht oder nicht genügend berücksichtigt, nichts zu seinen Gunsten ableiten. b) Als Grundregel gelten nach dem Bundesrecht vielmehr die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 32 Abs. 2 SVG und Art. 4a VRV). Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen, d.h. in erster Linie auf Kantonsstrassen, soll dabei eine Ausnahme bleiben. Zudem sind die Streckenlängen einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf ein absolutes Minimum zu beschränken.

Das Fehlverhalten von Fahrzeugführenden beim Überholen stellt hier keine schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr dar. Ebenso kein Grund für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist eine allfällige Gefahr infolge eingeschränkter Sichtweiten bei einer privaten Hauszufahrt oder bei einem privaten Hausanschluss. Die Beschwerden sind daher abzuweisen. 8. Kosten a) Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegen die Beschwerdeführenden. Die Verfahrenskosten für die Behandlung der Beschwerden, auf die nicht eingetreten werden kann (Beschwerden der Beschwerdeführenden 2 und 3 sowie Beschwerde der Beschwerdeführenden 9 und 10), betragen pro Beschwerde CHF 420.00. Die Kosten für die Erledigung der Beschwerden, auf die eingetreten werden kann (Beschwerden der Beschwerdeführerin 1, des Beschwerdeführers 4, der Beschwerdeführerin 5, des Beschwerdeführers 6, der Beschwerdeführerin 7, der Beschwerdeführerin 8 und des Beschwerdeführers 11), belaufen sich auf je CHF 900.00. Dies ergibt einen Betrag von insgesamt CHF 6240.00 ([2 x CHF 420.00] + [6

E. 29

Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0).

E. 30

Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1).

E. 31

Vgl. VGE 2021/282 vom 24. Oktober 2022, E. 4.4.

BVD 140/2022/9 13/14 x CHF 900.00]). Da die Beschwerden vereinigt worden sind, reduziert sich diese Gebühr auf zwei Drittel oder CHF 4160.00 (vgl. dazu Art. 103 Abs. 1 VRPG und Art. 21 Abs. 3 GebV32). Davon tragen die Beschwerdeführenden 2 und 3 sowie 9 und 10 je CHF 280.00 und die Beschwerdeführenden 1, 4 und 5, 8 und 11 je CHF 600.00. Die Beschwerdeführerin 7 (Einwohnergemeinde Siselen) wäre an sich ebenfalls kostenpflichtig. Kommunalen Behörden werden jedoch Verfahrenskosten nur auferlegt, wenn sie in ihren Vermögensinteressen betroffen sind, was vorliegend nicht der Fall ist (Art. 108 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Abs. 1 Bst. b VRPG). Der Kostenanteil der Einwohnergemeinde Siselen von CHF 600.00 trägt daher der Kanton, womit sich die Verfahrenskosten auf CHF 3560 ([2 x CHF 280.00] + [5 x CHF 600.00]) belaufen. Die Beschwerdeführenden 2 und 3, 4 und 5 sowie 9 und 10 haften für die ihnen auferlegten Kostenanteile solidarisch für den gesamten Betrag (Art. 106 Abs. 1 VRPG). b) Da die Beschwerdeführenden unterliegen, sind keine Parteikosten zu sprechen (Art. 104 Abs. 1, 3 und 4 VRPG). III. Entscheid 1. Auf die Beschwerde der Beschwerdeführenden 2 und 3 und die Beschwerde der Beschwerdeführenden 9 und 10 wird nicht eingetreten.

E. 32

Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21).

BVD 140/2022/9 14/14 IV. Eröffnung - Frau C. _____, eingeschrieben - Herrn E. _____ und Frau D. _____, eingeschrieben - Frau G. _____ und Herrn F. _____, eingeschrieben - Herrn H. _____, eingeschrieben - Einwohnergemeinde Siselen, handelnd durch den Gemeinderat, eingeschrieben - Frau K. _____, eingeschrieben - Frau M. _____ und Herrn L. _____, eingeschrieben - Herrn N. _____, eingeschrieben - Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III (TBA OIK III), per Mail - Frau Rechtsanwältin X. _____, zur Kenntnis, A-Post - Tiefbauamt

des Kantons Bern, zur Kenntnis, im Haus Bau- und Verkehrsdirektion Der Direktor Christoph Neuhaus Regierungsrat Rechtsmittelbelehrung Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in vier Exemplaren einzureichen ist, muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; der angefochtene Entscheid und andere greifbare Beweismittel sind beizulegen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.