

BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 357 vom 12. März 2026

BE Verwaltungsgericht, 2026-03-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_verwaltungsgericht_100_2024_357

FR: BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 357 du 12 mars 2026

IT: BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2024 357 del 12 marzo 2026

Erwägungen

E. 1.1

Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig. Die EG Bern ist im vorinstanzlichen Verfahren mit ihren Anträgen nicht durchgedrungen, in ihren eigenen schutzwürdigen (öffentlichen) Interessen betroffen und daher zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt (Art. 79 Abs. 1 VRPG; vgl. auch Art. 3 Abs. 4 Satz 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]; BGer 2A.38/2006 vom 13.7.2006, in ZBl 2007 S. 611 E. 1.2; BVR 2009 S. 180 [VGE 23065 vom 31.3.2008] nicht publ. E. 1.3; Michael Pflüger, Die Beschwerdebefugnis von Gemeinwesen in der bernischen Verwaltungsrechtspflege, in BVR 2013 S. 201 ff., 211). Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 1.2

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

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 5

E. 2.1

Mit den am 23. August 2019 publizierten Verkehrsmassnahmen will die Gemeinde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Abschnitten Bubenbergplatz (ab Knoten Laupenstrasse/Schanzenstrasse), Bahnhofplatz, Bollwerk, Lorrainebrücke und Nordring (ab Lorrainebrücke bis Nordring Nr. 8) je in beiden Fahrtrichtungen von 50 auf 30 km/h herabsetzen. Diese Abschnitte bilden einen zusammenhängenden, rund 1,3 km langen Strassenzug, der sich vom Knoten Laupenstrasse/Schanzenstrasse westlich des Bubenbergplatzes bis zum Gebäude Nordring Nr. 8 erstreckt (vgl. gelbe Strecke in untenstehender Abbildung). Übersicht verfügte Tempo-30-Abschnitte. Knoten Viktoriarain Knoten Laupenstrasse/Schanzenstrasse Gebäude Nordring Nr. 8 Abschnitt Lorrainebrücke Abschnitt Nordring Abschnitt Bollwerk Abschnitte Bubenberg- und Bahnhofplatz Knoten Schützenmatte

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 6

E. 2.2

Laut dem Dispositiv des angefochtenen Entscheids hat die Vorinstanz die verfügten Temporeduktionen nur auf dem Abschnitt «Nordring, ab Lorrainebrücke bis Nordring Nr. 8» aufgehoben und auf den übrigen Abschnitten bestätigt (vgl. vorne Bst. B). Die Verfahrensbeteiligten sind sich aber einig, dass sich aus der Entscheidungsbegründung ohne weiteres ergibt, dass die Vorinstanz auch die Temporeduktion auf dem Abschnitt Lorrainebrücke aufheben wollte (vgl. Beschwerde Rz. 5, Beschwerdeantwort [act. 5] Rz. 6, Vernehmlassung RSA vom 19.1.2025 [act. 4] S. 1), und die Gemeinde beantragt die Aufhebung des angefochtenen Entscheids in Bezug auf beide Massnahmen (vorne Bst. C). Wie die Vorinstanz zu Recht vorbringt (vgl. Vernehmlassung RSA S. 1), durfte sie unter den gegebenen Umständen auf eine förmliche Berichtigung des Dispositivs verzichten. Denn nicht nur handelt es sich bei dessen unvollständiger Formulierung um ein offensichtliches Versehen, das die Parteien als solches erkannt haben, sondern ergäbe eine Berichtigung durch die Vorinstanz auch keinen Sinn mehr, da der Entscheid vor Verwaltungsgericht angefochten worden ist (vgl. Markus Müller, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 59 N. 9). Damit liegen die Verkehrsmassnahmen auf beiden Teilabschnitten innerhalb des hier zu beurteilenden Streitgegenstands. Vor Verwaltungsgericht nicht angefochten und damit auch nicht Teil des Streitgegenstands sind dagegen die Temporeduktionen auf den Abschnitten Bubenberghofplatz und Bahnhofplatz sowie Bollwerk.

E. 2.3

Die streitbetroffenen Strassenabschnitte Nordring und Lorrainebrücke sind rund 190 m bzw. 300 m lang und als Hauptstrasse signalisiert (Lorrainebrücke grösstenteils, vgl. Signalisationsplan «Abschnitt 1: Nordring/ Lorrainebrücke», Vorakten RSA 4A2 Beilage 6). Gemäss dem kommunalen Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr (MIV) und dem Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK) gehören sie zum Basisnetz für den Motorfahrzeugverkehr, d.h. zu den Hauptachsen, welche «gebündelt die Zu- und Wegfahrten vom Kantonsstrassen- und vom übergeordneten Autobahnnetz zur Innenstadt gewährleisten» sollen (vgl. Teilverkehrsplan MIV Stadtteil V S. 12 sowie STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität, S. 56 f. [Strassennetzkarte] und S. 58, beide einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Strategien und Projekte/Strategien und Konzepte/Teilverkehrspläne MIV» bzw. «Themen/Planen und Bauen/

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 7 Stadtentwicklung/Stadtentwicklungskonzepte»). Beide Abschnitte sind zudem Teil der Velohaupttroute Hauptbahnhof-Wankdorf sowie des Basisnetzes für den Fussverkehr (vgl. Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern, Stand November 2020, S. 40 f., sowie Richtplan Fussverkehr vom 17.6.2020 S. 85 und separate Richtplankarte, alle einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Strategien und Projekte/Strategien und Konzepte/Richtpläne Fuss- und Veloverkehr»). Über sie verkehrt im Weiteren die dicht getaktete Buslinie 20 (Bahnhof-Wankdorf). Das Verkehrsaufkommen ist mit einem Jahresmittelwert von rund 15'500 Motorfahrzeugen (werktags ca. 17'000) und rund 6'000 Velofahrenden (werktags ca. 6'800) pro Tag sehr hoch (vgl. Verkehrserhebungen MIV 2024 S. 6 [Messstelle Nr. 82 Lorrainebrücke] sowie Bericht Velodaten Bern 2024 S. 6 und 9 [Zählstelle Nr. 511 Nordring], beide einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Mobilität und Verkehr/Strategien und Projekte/Basisdaten und Erhebungen»).

E. 3.1

Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) kann die zuständige Behörde für bestimmte Strassenstrecken gestützt auf ein Gutachten von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abweichen, um besondere Gefahren im Strassenverkehr zu vermeiden oder zu vermindern, eine übermässige Umweltbelastung zu reduzieren oder den Verkehrsablauf zu verbessern. Die zulässigen Herabsetzungsgründe werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend umschrieben (vgl. BGE 136 II 539, in URP 2010 S. 615 E. 2.2; BGer 1C_206/2008 vom 9.10.2008 E. 2.1). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken in Abstufungen von je 10 km/h angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV). Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsfluss verbessert werden kann (Bst. c) oder wenn dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schad-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 8 stoffe) vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnissmässigkeit zu wahren (Bst. d). Da es sich bei der Lorrainebrücke und dem Nordring um (wichtige) Gemeindestrassen handelt (vgl. Geoportal des Kantons Bern, Karte «Übergeordnetes Strassennetz», einsehbar unter: <www.geo.be.ch>), war die Gemeinde für die umstrittenen Anordnungen zuständig (Art. 66 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.111.1]; Art. 44 Abs. 1 Bst. a der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 [SV; BSG 732.111.1]). Die für die Geschwindigkeitsbeschränkung erforderliche Zustimmung des TBA liegt vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. d SV; Vorakten RSA 4A2 Beilage 2).

E. 3.2

Verkehrsmassnahmen 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; ferner BGE 150 II 444 E. 3.5; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 80 N. 14 und 21).

E. 4

Streitig ist vorab, ob für die angeordnete Temporeduktion auf dem Abschnitt Nordring ein rechtzeitig und inhaltlich genügendes Gutachten vorliegt.

E. 4.1

Bevor die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden darf, ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 9 und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Von der Kompetenz, die Einzelheiten für abweichende Höchstgeschwindigkeiten zu regeln (Art. 108 Abs. 6 SSV), hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nur für die Tempo-30- und die Begegnungszonen Gebrauch gemacht. In Art. 3 der Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3 [nachfolgend: ZonenV]; ursprüngliche Fassung vom 28.9.2001; AS 2002 149) hat es den Inhalt des erforderlichen Gutachtens näher umschrieben. Danach handelt es sich beim Gutachten um einen Kurzbericht, wobei die Anforderungen nicht in jedem Fall die gleichen sind. Sie hängen vom jeweiligen Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und von den örtlichen Verhältnissen ab sowie von der Frage, wie stark verkehrorientiert eine Strasse ist. Das Gutachten ist nicht isoliert zu betrachten; die enthaltenen Informationen können mit anderen Erhebungen konkretisiert und ergänzt werden. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die nötigen Informationen hat, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Diese von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze gelten weiterhin, obschon Art. 3 ZonenV per 1. Januar 2023 aufgehoben worden ist (AS 2022 499; zum Ganzen BGE 150 II 444 E. 6.2 f., 139 II 145 E. 4.3; BVR 2021 S. 5 E. 4.2 [bestätigt durch BGer 1C_110/2020 vom 26.11.2020]; VGE 2023/136 vom 7.4.2025 E. 5.1). Zudem sind sie praxisgemäss auch bei der Anordnung von Tempo-30-Strecken massgebend; dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass der Regelungsgegenstand der ZonenV ausschliesslich Tempo-30- und Begegnungszonen umfasst (BVR 2021 S. 517 [VGE 2020/65 vom 8.9.2021] nicht publ. E. 4.2 mit weiteren Hinweisen).

E. 4.2

Die Vorinstanz ist davon ausgegangen, dass es sich bei den streitbetroffenen Strassenabschnitten Lorrainebrücke und Nordring grösstenteils um Hauptstrassen handelt, die ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen und im städtischen Verkehrsnetz von erheblicher Bedeutung sind. Aus diesem Grund dürften erhöhte Anforderungen an das Gutachten gestellt werden. Diese Anforderungen seien unter Berücksichtigung sämtlicher zur Verfügung

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 10 stehender Unterlagen insgesamt erfüllt. Das «Geschwindigkeitsgutachten Tempo 30, Lorrainebrücke bis Bubenbergplatz» vom 12. November 2018 der O. _____ AG (Vorakten RSA 4A2 Beilage 3; nachfolgend: Gutachten O. _____) sei zwar unvollständig, da sein Untersuchungsperimeter lediglich die Abschnitte Bubenbergplatz, Bahnhofplatz, Bollwerk und Lorrainebrücke umfasse, nicht aber den Abschnitt Nordring einschliesslich des Knotens Viktoriarain. Diesen Mangel habe die Gemeinde aber dadurch behoben, dass sie auf Aufforderung der Vorinstanz weitere verkehrstechnische Analysen wie namentlich die Vorstudie «Velomassnahmen Lorrainebrücke» der Q. _____ AG vom 31. Januar 2017 sowie aktualisierte Unfallstatistiken und Veloverkehrsdaten eingereicht habe. Unter Berücksichtigung dieser Unterlagen seien insgesamt ausreichend

aussagekräftige Informationen vorhanden, um auf allen Strassenabschnitten überprüfen zu können, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV gegeben und die Massnahmen im Hinblick auf das angestrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig seien. Die Anforderungen von Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV an den Inhalt des Gutachtens seien daher erfüllt (angefochtener Entscheid E. II.3.4 ff.).

E. 4.3

Die Beschwerdegegnerschaft hält es für unzulässig, dass die Gemeinde die erwähnten Unterlagen zur Begründung der umstrittenen Verkehrsmassnahmen erst im Lauf des Beschwerdeverfahrens eingereicht hat. Art. 108 Abs. 4 SSV verlange, dass das Gutachten vor Erlass der Verfügung einzuholen sei. Zwar sei es gemäss Art. 25 VRPG grundsätzlich erlaubt, instanzübergreifend neue Tatsachen und Beweismittel vorzubringen. Dies führe jedoch nicht dazu, dass ohne das erforderliche Gutachten erlassene Verkehrsmassnahmen im Rechtsmittelverfahren «geheilt» werden könnten. Aus dem gleichen Grund könne auch die vor Verwaltungsgericht neu eingereichte verkehrstechnische Untersuchung der P. _____ AG vom 15. November 2024 für den Abschnitt Nordring (Beschwerdebeilage 3; nachfolgend: Gutachten P. _____) nicht berücksichtigt werden (Beschwerdeantwort [act. 5] Rz. 8-10). Die Gemeinde stellt sich dagegen auf den Standpunkt, dass sowohl die von ihr zusätzlich eingereichten verkehrstechnischen Unterlagen als auch das Gutachten P. _____ zu berücksichtigen seien. Gestützt auf Art. 25 VRPG sei es ohne weiteres zulässig, diese Beweismittel auch noch nachträglich ins Recht zu legen. Nach ihrer Auffassung liegt daher

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 11 (auch) für den Abschnitt Nordring ein ausreichendes Gutachten vor (vgl. Beschwerde Rz. 11).

E. 4.4

Gemäss Art. 25 VRPG dürfen die Parteien so lange neue Tatsachen und Beweismittel in das Verfahren einbringen, als weder verfügt noch entschieden oder mit prozessleitender Verfügung das Beweisverfahren förmlich geschlossen worden ist. Zu den zulässigen neuen Sachverhaltselementen und Beweismitteln zählen sowohl solche, die während der Rechtshängigkeit des Verfahrens entstanden sind (echte Noven), als auch solche, die zwar nicht neu entstanden, jedoch bisher nicht vorgebracht bzw. eingereicht worden sind (unechte Noven; vgl. BVR 2021 S. 139 E. 2.3, 2012 S. 529 E. 6.5; Michel Daum, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 25 N. 2). Grenzen setzt einerseits das materielle Recht (Michel Daum, a.a.O., Art. 25 N. 6). Andererseits ist das Gebot von Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 und Art. 9 der Bundesverfassung [BV; SR 101]) zu beachten. Es wird deshalb für zulässig erachtet, Vorbringen ausser Acht zu lassen, die auf nachlässiger Prozessführung beruhen oder der Verschleppung des Prozesses dienen (BGE 136 II 165 E. 4.3; Michel Daum, a.a.O., Art. 25 N. 17). Art. 25 VRPG unterscheidet nicht zwischen Verwaltungs- und Verwaltungsjustizverfahren. Noven sind deshalb grundsätzlich in allen Verfahren zulässig, insbesondere auch im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht.

E. 4.5

Wie die Beschwerdegegnerschaft zutreffend ausführt, muss das erforderliche Gutachten gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV vor Erlass der Verkehrsmassnahme eingeholt werden. Dass dies – wie die Vorinstanz festgestellt hat – mit Blick auf die Temporeduktion auf dem

Abschnitt Nordring nicht der Fall war, ist unbestritten. Das Bundesrecht schliesst die nachträgliche Berücksichtigung gutachterlicher Stellungnahmen nicht aus. Eine solche Auslegung von Art. 108 Abs. 4 SSV wäre denn auch kaum sinnvoll, könnte die strittige Verkehrsmassnahme doch gestützt auf die neuen Unterlagen in einem Folgeverfahren angeordnet werden. Der Gemeinde ist in diesem Zusammenhang zwar ein Versäumnis vorzuwerfen; ein geradezu treuwidriges Vorgehen ist aber nicht zu erkennen und behauptet die Beschwerdegegnerschaft auch nicht. Anders als diese meint, ist es daher nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die erst im Beschwerdeverfahren eingereichten Unterurteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 12 lagen in ihrem Entscheid berücksichtigt hat. Das Gleiche gilt für das vor Verwaltungsgericht neu eingereichte Gutachten P._____; dieses ist als zulässiges Novum zu berücksichtigen.

E. 4.6

Die Beschwerdegegnerschaft rügt weiter, das Gutachten P._____ sei inhaltlich ungenügend. Insbesondere setze es sich nicht mit den Voraussetzungen von Art. 108 SSV auseinander und erwecke den Eindruck, dass es, unter starkem Zeitdruck verfasst, auf ein gewünschtes Ergebnis hinwirken sollte. Dieser Eindruck werde dadurch bestätigt, dass lediglich Argumente für die Einführung von Tempo 30 genannt würden und das Gutachten von den Verfassern selber bloss als Argumentarium bezeichnet werde. Ausserdem stütze sich die Untersuchung auf verschiedene pauschale Behauptungen, die nicht näher begründet bzw. belegt würden. Sodann gäben die Gutachter zwar an, dass sie alternative Massnahmen geprüft hätten; zu Alternativen wie Tempo 30 nur zu den Hauptverkehrszeiten oder befristet oder allenfalls Tempo 40 hätten sie sich aber nicht geäussert. Ob ein öffentliches Interesse an einer Temporeduktion im Sinn von Art. 108 Abs. 2 SSV bestehe und ob die Massnahme verhältnismässig sei, könne deshalb nicht festgestellt werden (Beschwerdeantwort [act. 5] Rz. 11-13).

E. 4.7

Die Gemeinde hat die umstrittene Temporeduktion auf dem Nordring in erster Linie damit begründet, dass ein besonderes Schutzbedürfnis für Velofahrende und den Fussverkehr und damit ein Herabsetzungsgrund gemäss Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV bestehe (vgl. Beschwerde Rz. 12). Von Interesse ist deshalb, ob das Gutachten diese Schutzbedürfnisse aus fachlicher Sicht bestätigt. Das ist der Fall, zeigt das Gutachten P._____ doch verschiedene konkrete Sicherheitsdefizite für den Velo- und Fussverkehr auf und erläutert, weshalb Tempo 30 das Risiko von Unfällen reduziert (Ziff. 2.2 und 2.4-2.6; vgl. auch hinten E. 6.1). Die entsprechenden gutachterlichen Ausführungen sind verständlich, bestehen entgegen der Beschwerdegegnerschaft nicht bloss aus pauschalen Aussagen und enthalten insgesamt genügend fachliche Informationen, um den geltend gemachten Herabsetzungsgrund beurteilen zu können. Zur Verhältnismässigkeit äussert sich das Gutachten zwar nur relativ knapp. Es ist allerdings auch nicht Aufgabe des Gutachtens, die Verhältnismässigkeit umfassend zu prüfen, sondern nur, aus fachlicher Sicht die für diese Prüfung erforderlichen Fakten zu benennen.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 13 (VGE 2019/37 22.1.2020 E. 4.5 [bestätigt durch BGer 1C_110/2020 vom 26.11.2020 E. 4.4]). Dieser Anforderung genügt das Gutachten, zumal es – wie erwähnt (vgl. vorne E. 4.1) – nicht isoliert zu betrachten ist und für die Beurteilung auch die übrigen

aktenkundigen Unterlagen der Gemeinde sowie die weiteren öffentlich verfügbaren Informationen und Erhebungen als fachliche Grundlagen beigezogen werden können. Anders als die Beschwerdegegnerschaft meint, ist es zudem unbedenklich, dass die Untersuchung hauptsächlich Argumente für die geplante Temporeduktion benennt. Daraus lässt sich jedenfalls nicht ableiten, dass die Untersuchung lediglich vorgegebene Ergebnisse der Gemeinde rechtfertigt. Das Gleiche gilt mit Blick auf den Titel «Argumentarium»; auch dieser vermag keine grundsätzlichen Zweifel an der fachlichen Qualität der Ausführungen zu wecken. Entscheidend ist wie dargelegt der Inhalt des Gutachtens und nicht dessen Bezeichnung.

E. 4.8

Somit ergibt sich, dass das Gutachten P. _____ unter Berücksichtigung der weiteren vorhandenen Unterlagen und Angaben der Gemeinde den Anforderungen von Art. 108 SSV an ein Gutachten genügt.

E. 5

Zu beurteilen ist, ob ausreichende Herabsetzungsgründe vorliegen.

E. 5.1

Der von der Gemeinde geltend gemachte Herabsetzungsgrund gemäss Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV setzt voraus, dass bestimmte Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. Eines besonderen Schutzes bedürfen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer, die durch den Verkehr stark gefährdet werden und bestimmte Strassenabschnitte regelmässig benutzen müssen (z.B. Betagte und Kinder). Vorausgesetzt ist eine besonders schwere Gefährdung der betroffenen Verkehrsteilnehmenden (BVR 2021 S. 5 E. 5.2, 2010 S. 78 E. 4.4). Eine derartige Gefährdung kann etwa gegeben sein bei Strassen mit unübersichtlichen Verhältnissen, welche über kein Trottoir verfügen, oder wenn Schul- und Kindergartenkinder eine Strasse überqueren müssen, wo komplexe Situationen (einmündende Seitenstrasse,

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 14 öV-Haltestelle) herrschen (vgl. BGer 1C_618/2018 vom 20.5.2019 E. 4.4, 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 5.3; BVR 2021 S. 517 [VGE 2020/65 vom 8.9.2021] nicht publ. E. 5.3; VGE 2023/106 vom 5.2.2025 E. 4.4.1 und 4.4.3). Auch Velofahrende können eine schutzbedürftige Gruppe im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV darstellen, etwa wenn sie bei geringer Strassenbreite und schmalen Velostreifen einem erhöhten Überholdruck und ausweichenden Bussen ausgesetzt sind (VGE 2023/106 vom 5.2.2025 E. 4.4.4). Der blosser Umstand, dass sich bei tieferen Geschwindigkeiten weniger Unfälle mit schwerwiegenden Folgen ereignen würden, begründet für sich aber noch keine besondere Schutzbedürftigkeit, denn dieses Argument kann unbesehen der konkreten Verhältnisse immer für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit vorgebracht werden (VGE 2020/68 vom 8.9.2021 E. 5.6 [bestätigt durch BGE 150 II 444]).

E. 5.2

Ob ein solcher Herabsetzungsgrund auf den beiden Abschnitten Nordring und Lorrainebrücke besteht, ist im Folgenden gesondert zu prüfen, da sich die Strecken bezüglich ihres Strassencharakters unterscheiden.

E. 6

Zunächst ist auf den Abschnitt Nordring einzugehen.

E. 6.1

Die Regierungsstatthalterin hat die Temporeduktion für diesen Strassenabschnitt aufgehoben, weil dafür kein verkehrstechnisches Gutachten vorlag und sich die Ausführungen im Gutachten O. _____ zur benachbarten Lorrainebrücke auch nicht auf den Abschnitt Nordring ausdehnen lassen; von der Charakteristik her seien die beiden Abschnitte nicht vergleichbar. Insgesamt lägen eindeutig zu wenige Grundlagen vor, um zu beurteilen, wie sich Tempo 30 auswirken würde und ob Gründe für eine Temporeduktion bestünden (angefochtener Entscheid E. II.4.2.1). Wie erwähnt, hat die Gemeinde mit ihrer Beschwerde vor Verwaltungsgericht das Gutachten P. _____ eingereicht. Darin wird ausgeführt, dass der Knoten Lorrainebrücke-Nordring-Viktoriarain (nachfolgend: Knoten Viktoriarain) aufgrund seiner Grösse und der verschiedenen Nebenstrassen unübersichtlich und anspruchsvoll sei. Tempo 30 könne in solchen Situationen massgeblich

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 15 zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen (kürzere Reaktionszeit und Anhaltewege, bessere Übersicht). Auf der Lorrainestrasse, dem Viktoriarain und der Schänzlihalde gelte bereits Tempo 30; die Erweiterung des Perimeters bis nördlich des Knotens und ein einheitliches Temporegime sei für Verkehrsteilnehmende gut verständlich und verbessere den Verkehrsablauf. Zwischen 2018 und 2023 habe es im Bereich dieses Knotens insgesamt acht Unfälle gegeben, bei welchen Personen zu Schaden gekommen seien. Bei knapp zwei Dritteln davon habe es sich um Auffahr- und Abbiegeunfälle gehandelt. Eine Person sei beim Überqueren der Fahrbahn schwer verletzt worden und an drei Unfällen seien Velofahrende beteiligt gewesen, welche sich leicht verletzt hätten (Ziff. 2.1, 2.3). Da Tempo 30 zu geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Motorfahrzeugen und Velofahrenden führe, werde die Verkehrssicherheit für Letztere erhöht. Dies gelte vor allem für die stadtauswärts fahrenden Velos, weil in diese Richtung eine Steigung vorhanden sei und Motorfahrzeuge, die in den Viktoriarain einbiegen, beim Einspuren den geradeausführenden, rot eingefärbten Velostreifen schräg überqueren müssten. Der sehr flache Winkel dieser Abbiegebeziehung widerspreche der Empfehlung der VSS-Norm 640 250, wonach Knotenäste möglichst rechtwinklig zusammenzuführen seien, und führe zusätzlich zur hohen Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs beim Abbiegen. Ungünstig sei für die Velofahrenden weiter, dass der Bus bei der Einfahrt zur Haltestelle Gewerbeschule die Velohaupttroute queren müsse, was ebenfalls zu Konflikten führen könne (Ziff. 2.1, 2.4, 2.5). Tempo 30 verbessere zudem die Schulwegsicherheit, befänden sich im Umfeld des Knotens doch mehrere Bildungseinrichtungen und Kindergärten. Die im 5-Minuten-Takt verkehrende Buslinie 20 werde insbesondere in Spitzenstunden stark von den Gewerbeschülerinnen und -schülern frequentiert. Speziell am Morgen würden viele Personen, von der Haltestelle Gewerbeschule (stadtauswärts) kommend, den Nordring überqueren, sodass die Mittelinsel trotz Verbreiterung bei der letzten Sanierung zum Teil zu klein sei, um allen wartenden Personen Platz zu bieten. Dazu komme, dass die unmittelbar neben dem Knoten gelegene Schulanlage Schänzlihalde 31 (ehemalige Schule für Gestaltung) ab 2027 für mindestens zehn Jahre den bis zu 1'200 Schülerinnen und Schülern der Gymnasien Neufeld und Kirchenfeld als provisorischer Schulstandort dienen soll. Diese Nutzung werde erhebliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen in der Umgebung haben. Be-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 16 sondern die Anteile an Velofahrenden, öV-Benützenden und zu Fuss Gehenden werde zunehmen, was sich u.a. an den zusätzlich geplanten 300 Velo- abstellplätzen zeige. Insgesamt ziele das Konzept darauf ab, die Verkehrs- situation für die zukünftige Nutzung optimal anzupassen und sicherzustellen, dass die Wege für Schülerinnen, Schüler und weitere Verkehrsteilnehmende sicher und ausreichend bemessen seien (Ziff. 2.5 f.). Weiter halten die Gut- achter fest, dass die Einfahrt der Lorrainestrasse in den Knoten Viktoriarain ohne Regelung einer Lichtsignalanlage (LSA) erfolge; auch bei dieser Ab- biegebeziehung verkürze eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit die An- haltewege, weshalb diese Massnahme auch dort die Verkehrssicherheit er- höhe (Ziff. 2.2). Ferner sei die Lichtsignalanlage am Nordring zwischen 22:00 Uhr und 5:30 Uhr als Bedarfsanlage (Gelbblinken) eingestellt; mit Tempo 30 werde sich die Situation entsprechend in dieser Zeit auch für die zu Fuss Gehenden verbessern, welche die LSA für die Querung der Strasse nicht in Betrieb nähmen (Ziff. 2.1).

E. 6.2

Die Gemeinde macht geltend, sie habe spätestens mit dem Gutach- ten P. _____ nachgewiesen, dass ein öffentliches Interesse an einer Re- duktion der Höchstgeschwindigkeit zum Schutz von Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern gegeben sei. Die Gutachter bestätigten, dass der Knoten Viktoriarain unübersichtlich und komplex sei und verschie- dene Sicherheitsdefizite aufweise, was sich nicht zuletzt in den seit 2018 do- kumentierten acht Unfällen mit Personenschaden manifestiere. Dem Gut- achten lasse sich zudem entnehmen, dass die Einmündung in den Viktoria- rain für den Veloverkehr stadtauswärts problematisch sei, weil der flache Ein- mündungswinkel höhere Fahrgeschwindigkeiten möglich mache. Die Anord- nung von Tempo 30 führe zu einer Angleichung der Geschwindigkeiten von Autos und Velos, was nach Einschätzung der Gutachter die Verkehrssicher- heit an dieser Stelle erhöhe. Zusätzlich verbessere die Geschwindigkeitsre- duktion die Sicherheit von Velofahrenden, die von der Schänzlihalde her- kommend in Fahrtrichtung Nordring in den Viktoriarain einbögen. Diese Ve- lofahrenden müssten den Viktoriarain queren, um den Velohalteraum unmit- telbar bei der Einmündung des Viktoriarains in den Nordring zu erreichen. Diese Veloverkehrsbeziehung werde aufgrund der Nutzung der Schulanlage Schänzlihalde durch die Gymnasien an Bedeutung zunehmen. Im Weiteren zeigten die Gutachter auf, dass die Mittelinsel des neben der Bushaltestelle

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 17 gelegenen Fussgängerstreifens in den Stosszeiten bereits heute zu klein sei, um die Menge an wartenden Personen aufzunehmen. Es sei davon auszu- gehen, dass sich diese Problematik mit dem Umzug der Gymnasien in die Schule für Gestaltung ebenfalls verschärfen werde. Insgesamt sei deshalb erwiesen, dass auf dem Knoten Viktoriarain und dem übrigen Bereich des Abschnitts Nordring ein ausreichender Herabsetzungsgrund gegeben sei (vgl. Beschwerde Rz. 14-19).

E. 6.3

Die Beschwerdegegnerschaft macht geltend, dass die Sicherheitsde- fizite nicht ausreichend belegt und begründet seien. Es sei gar nicht geprüft worden, ob die Verkehrssicherheit verbessert werden müsse. Insbesondere behaupteten die Gutachter lediglich pauschal, dass Tempo 30 die Verkehrs- sicherheit bei der Abbiegebeziehung an der Einfahrt

Lorrainestrasse verbessern könne. Zudem hätten die Gutachter auch nicht belegt, dass es beim Einspurvorgang Richtung Viktoriarain zu gefährlichen Situationen kommen könne. Ebenso wenig sei klar, ob die Gewerbeschülerinnen und -schüler tatsächlich geschützt werden müssten und ob Kindergarten- und Schulkinder durch das aktuelle Temporegime gefährdet seien. Überdies führten die Gutachter zu Unrecht an, dass Tempo 30 aufgrund der temporären Nutzung der Schulanlage Schänzlihalde durch die Gymnasien Neufeld und Kirchenfeld von grosser Bedeutung sei. Denn es werde nicht begründet, wieso die steigende Anzahl an Velofahrenden eine Temporeduktion bedinge. Die alleinige Tatsache, dass es viele Velofahrende gebe, genüge nicht, da deren Sicherheit auch mit Tempo 50 gewährleistet sei. Im Übrigen würden Unfallzahlen aufgeführt, jedoch ohne zu prüfen, ob diese Unfälle aufgrund von Tempo 50 geschehen seien und ob eine Temporeduktion diese hätte vermeiden können. Schliesslich führten die Gutachter weder aus, weshalb ein Umzug im Jahr 2027 eine Temporeduktion im Jahr 2025 erfordere, noch, weshalb für eine befristete Situation unbefristete Massnahmen nötig seien (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 12 Bst. a-d).

E. 6.4

Diese Einwände vermögen nicht zu überzeugen:

E. 6.4.1

Nicht stichhaltig ist zunächst die Kritik, im Gutachten werde nicht genügend begründet, weshalb bei der Einmündung der Lorrainestrasse sowie bei der Abzweigung Richtung Viktoriarain Sicherheitsdefizite für die Velofahrenden bestehen. Die entsprechenden Ausführungen im Gutachten er-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 18 weisen sich vielmehr als nachvollziehbar und schlüssig. Namentlich erscheint es ohne weiteres plausibel, dass die nicht normkonforme Abzweigung Richtung Viktoriarain höhere Geschwindigkeiten beim Abbiegen und Überqueren des Velostreifens erlaubt. Dass es aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen zu gefährlichen Konflikten zwischen Motorfahrzeugen und Velos kommen kann, leuchtet daher ein. Weiter kann dem Gutachten auch gefolgt werden, soweit es bei der Einmündung der Lorrainestrasse in den Nordring ein besonderes Sicherheitsrisiko für den Veloverkehr erblickt, da keine Lichtsignalanlage vorhanden ist und auch hier die Spur der Velohaupttroute gequert werden muss. Die Unfallstatistik bestätigt zudem, dass es im Bereich des Knotens zu Unfällen gekommen ist, bei denen sich Velofahrende leicht verletzt haben. Anders als die Beschwerdegegnerschaft meint, besteht vor diesem Hintergrund keine Veranlassung, die im Gutachten festgestellten Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr anzuzweifeln. Da es um eine stark befahrene Velohaupttroute geht, besteht an der Behebung dieser Defizite ein gewichtiges öffentliches Interesse. Ein Herabsetzungsgrund ist daher insofern gegeben.

E. 6.4.2

Weiter zeigen die Gutachter plausibel auf, dass auch in Bezug auf den Fussverkehr wesentliche Sicherheitsdefizite bestehen. So ist unbestritten, dass die Mittelinsel des Fussgängerstreifens neben der Bushaltestelle insbesondere in den Stosszeiten regelmässig zu klein ist, um alle wartenden Fussgängerinnen und Fussgänger aufzunehmen. Das Beheben oder zumindest Entschärfen der damit verbundenen Risiken für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden liegt ebenfalls im öffentlichen Interesse, zumal es sich um einen Schulweg auch von kleineren Kindern handelt (vgl. Abb. 4 des Gutachtens P. _____)

zu den Standorten der umliegenden Bildungseinrichtungen, wozu neben der Gewerbeschule und der Schulanlage Schänzlihalde auch der Montessori-Kindergarten an der Lorrainestrasse gehört). Entgegen der Beschwerdegegnerschaft ist damit in Bezug auf den Fussverkehr ebenfalls ein erhebliches Sicherheitsdefizit ausgewiesen, auf das auch ein Fussgängerunfall mit einer schwerverletzten Person hinweist.

E. 6.4.3

Nach dem Gesagten sind die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV für den Abschnitt Nordring erfüllt. Nicht entscheidend ist dabei der Umstand, dass die Schulanlage Schänzlihalde erst ab 2027 als Provi-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 19 sorium für die Gymnasien Neufeld und Kirchenfeld dienen wird. Die Sicherheitsdefizite werden sich dann aufgrund der zusätzlichen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden noch verschärfen; sie wiegen aber schon ohne diesen Mehrverkehr insgesamt schwer genug, um eine Temporeduktion zu rechtfertigen.

E. 7

Weiter ist zu prüfen, ob auch für den Abschnitt Lorrainebrücke ein genügender Herabsetzungsgrund besteht.

E. 7.1

Die Vorinstanz hat auf der Lorrainebrücke stadtauswärts kein besonderes Schutzbedürfnis für Velofahrende erkennen können. Der Veloverkehr werde seit der Umsetzung der beiden Vorlagen «Velohauptroute Wankdorf» (2019/2020) und «Velomassnahmen Lorrainebrücke» (2021) über die gesamte Lorrainebrücke auf einer separaten, 3 m breiten Spur geführt. Ebenso wenig sei ein solches Schutzbedürfnis auf den ersten rund 200 m ab dem Knoten Viktoriarain in Fahrtrichtung stadteinwärts erkennbar, weil dort ebenfalls eine 3 m breite, separate Velospur erstellt worden sei. Auf den restlichen rund 200 m stadteinwärts würden die Velos in Richtung Henkerbränneli auf der rechten Mischspur zusammen mit dem Motorfahrzeugverkehr geführt, während auf der linken Fahrspur in Richtung Bahnhof ein 2 m breiter, überfahrbarer und rot eingefärbter Velostreifen zur Verfügung stehe. Da sich dieser Velostreifen zwischen den MIV-Spuren befinde, müsse er von den Motorfahrzeugen, die Richtung Henkerbränneli unterwegs seien, gequert werden. Es sei insoweit schlüssig, wenn die Gemeinde davon ausgehe, dass bei einem solchen Manöver gefährliche Situationen entstünden. Gleiches gelte auch für das Argument, dass ein Motorfahrzeug ein Velo auf der schmalen rechten Mischspur nur überholen könne, wenn es auf den mittigen Velostreifen ausschwenke oder den seitlichen Mindestabstand zum Velo missachte. Entgegen der Gemeinde bestünden aber keine Anhaltspunkte, dass Motorfahrzeuge auf der Mischspur die Velos zwingend auf der Lorrainebrücke überholen müssten, da ein Überholen auf dem anschliessenden Abschnitt der Schützenmattstrasse problemlos möglich sei. Zudem herrsche auf dem südlichen Teil der Lorrainebrücke aufgrund der Lichtsignalanlage

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 20 beim Knoten Schützenmatt ohnehin häufig Kolonnenverkehr. Die Geschwindigkeiten zwischen Motorfahrzeugen und Velofahrenden würden sich daher nicht stark unterscheiden und gefährliche Situationen seltener auftreten. Überdies sei anzunehmen, dass das Geschwindigkeitsniveau und die Differenz zwischen dem

motorisierten und dem Veloverkehr mittlerweile auch niedriger seien als noch im Gutachten O._____ angegeben, da die Verkehrsführung seit den entsprechenden Messungen verändert worden sei. Bei einer Gesamtbetrachtung bestehe deshalb auf der Lorrainebrücke kein ausreichender Grund für eine Geschwindigkeitsreduktion, zumal die Unfallstatistiken in dem vom Gutachten O._____ als problematisch bezeichneten Abschnitt keine signifikante Unfallhäufigkeit zeigten und lediglich Schleuder- oder Selbstunfälle aufführten, bei denen keine direkten Verflechtungen mit dem motorisierten Verkehr vorgelegen hätten. Es liege folglich auf der Lorrainebrücke keine Situation vor, in der Velofahrende oder andere Personengruppen eines besonderen Schutzes bedürften. Die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV seien auf diesem Abschnitt somit nicht erfüllt (angefochtener Entscheid E. II.4.2.2-4.2.4).

E. 7.2

Die Gemeinde räumt ein, dass auf der Lorrainebrücke mittlerweile sowohl stadtauswärts als auch stadteinwärts separate Velospuren bestehen. Sie macht aber geltend, dass stadteinwärts trotzdem weiterhin Sicherheitsdefizite vorhanden seien. So müssten Motorfahrzeuge die ab dem Knoten Viktoriarain rund 120 m lange Velospur auf einer Länge von rund 20 m überfahren, wenn sie zu den beim Brückenkopf gelegenen öffentlichen Parkplätzen gelangen wollten. Weiter identifiziere das Gutachten Sicherheitsdefizite im Zusammenhang mit Verflechtungsvorgängen zwischen motorisiertem und Veloverkehr bei hohen Geschwindigkeitsunterschieden und hohem Verkehrsaufkommen. Die Vorinstanz stelle dies zu Recht nicht infrage und anerkenne auch, dass auf den südlichsten rund 175 m vor dem Knoten Schützenmatte gefährliche Situationen entstünden, wenn Autos den Streifen für geradeaus fahrende Velos überqueren, um Richtung Henkerbrünneli abzubiegen, oder wenn sie auf der rechten, schmalen Mischspur Velos überholen. Die Vorinstanz relativiere diese Sicherheitsdefizite allerdings zu Unrecht. Namentlich treffe nicht zu, dass es stadteinwärts häufig zu Kolonnenverkehr komme. Laut dem Gutachten O._____ trete Kolonnenverkehr vielmehr nur punktuell während der Hauptverkehrszeiten auf. Dass die Geschwindig-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 21 keitsdifferenzen zwischen Velos und Autos aufgrund des häufigen Kolonnenverkehrs gering sein sollen, stimme somit bestenfalls für die Hauptverkehrszeiten, nicht aber für die überwiegende restliche Zeit, in der Motorfahrzeuge und Velos unterwegs seien. Die Schlussfolgerung der Vorinstanz, dass gefährliche Situationen aufgrund der geringen Geschwindigkeitsdifferenzen nur selten aufträten, sei daher nicht haltbar. Weiter sei nicht massgebend, dass es für Motorfahrzeuge nicht zwingend erforderlich sei, Velofahrende auf der rechten Mischspur zu überholen. Entscheidend sei vielmehr, dass das Überholen auf der Verflechtungsstrecke zulässig sei, was eine Gefährdung von Velofahrenden zur Folge habe. Schliesslich sei im Hinblick auf die temporäre Nutzung der Schulanlage Schänzlihalde durch die Gymnasien Neufeld und Kirchenfeld ab 2027 mit einer Zunahme des Veloverkehrs auf der Lorrainebrücke und daher mit einer Verschärfung der geschilderten Problematik zu rechnen. Stadteinwärts bestehe folglich sowohl auf dem nördlichen Teil der Lorrainebrücke nach dem Knoten Viktoriarain als auch auf dem südlichen Teil der Brücke ein öffentliches Interesse an einer Temporeduktion im Sinn von Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV. Auch wenn das Sicherheitsdefizit nicht die gesamte Lorrainebrücke betreffe, liege es im Ermessen der Gemeinde, die Temporeduktion im Sinn einer klaren und verständlichen Verkehrsregelung auf der ganzen Lorrainebrücke

anzuordnen, da Tempowechsel in kurzer Ab- folge den Verkehrsfluss behinderten und unterschiedliche Temporegimes für die stadtein- und stadtauswärts führenden Fahrspuren ungewöhnlich wären (Beschwerde Rz. 25-27, 30-35).

E. 7.3

Die Beschwerdegegnerschaft hält dem entgegen, es sei in Überein- stimmung mit der Vorinstanz ungläubhaft, dass Motorfahrzeuge auf der rech- ten Mischspur häufig Velofahrende überholten, wenn dies doch 85 m und somit wenige Sekunden später problemlos möglich sei. Zudem irre die Ge- meinde, wenn sie meine, dass die Feststellungen der Vorinstanz zu den ge- ringen Geschwindigkeitsdifferenzen aufgrund des Kolonnenverkehrs nur für die Hauptverkehrszeiten stimmen könnten. Im Gutachten werde lediglich punktueller Rückstau festgestellt, zum Kolonnenverkehr äusserten sich die Gutachter jedoch nicht. Die Feststellung der Vorinstanz, dass auf der Lorrain- nebrücke häufig Kolonnenverkehr herrsche, sei vielmehr korrekt, weshalb es bereits aus diesem Grund keine behebugsbefürhtigen Sicherheitsdefizite gebe. Aus dem Gutachten O. _____ gehe weiter hervor, dass das an-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 22 gebliche Sicherheitsdefizit bei den Verflechtungsvorgängen nur dann gege- ben sei, wenn hohe Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen MIV und Velo- fahrenden und gleichzeitig ein hohes Verkehrsaufkommen bestünden. Ge- rade bei hohem Verkehrsaufkommen gebe es jedoch aufgrund des Kolon- nenverkehrs keine hohen Geschwindigkeitsdifferenzen. Schliesslich äus- sere sich die Gemeinde nicht zur Feststellung der Vorinstanz, dass die Ge- schwindigkeitsmessungen im Juli 2018 unter veralteten Verkehrsbedingun- gen stattgefunden hätten und angesichts der veränderten Verkehrssituation ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau anzunehmen sei (vgl. Beschwerde- antwort Rz. 14-18).

E. 7.4

Im Gutachten O. _____ werden die Sicherheitsdefizite auf dem Abschnitt Lorrainebrücke wie folgt umschrieben (S. 14): «- Grosse Geschwindigkeitsunterschiede zwischen MIV bzw. öV und dem Velo (v.a. stadtauswärts aufgrund der Steigung) - Verflechtungsvorgänge zwischen MIV und Velofahrenden bei hohen Geschwindigkeitsdifferenzen und hohem Verkehrsaufkommen - Führung der Velofahrenden zwischen zwei engen MIV-Spuren in Fahrtrichtung Bahnhof bei hohen Geschwindigkeitsunterschieden und schmalen Spuren für Bus und LKW - Fehlender Radstreifen in Richtung Henkerbrännli bei einer künftigen MIV-Spurbreite von 3.50-3.60 m (Engstelle 3.00 m) und hohem Rand- abschluss» Wie sich aus dieser Aufzählung ergibt, trifft es zu, dass die Gutachter das Sicherheitsdefizit beim Überqueren der Velospur durch Motorfahrzeuge na- mentlich bei hohen Geschwindigkeitsunterschieden und hohem Verkehrs- aufkommen als problematisch erachten (vgl. zweites Lemma der Aufzäh- lung). Entgegen der Beschwerdegegnerschaft bestehen allerdings keine An- haltspunkte, dass die Gutachter die Sicherheit der Velofahrenden nur beim gleichzeitigen Auftreten von hohen Geschwindigkeitsdifferenzen und einem hohen Verkehrsaufkommen kritisch beurteilen. Vielmehr haben die Gutach- ter die Lage des Velostreifens zwischen den beiden engen MIV-Spuren so- wie das Fehlen einer separaten Velospur auf der rechten Mischspur generell als gefährlich bezeichnet (vgl. drittes und viertes Lemma der Aufzählung). Wie die Gemeinde zu Recht geltend macht, ist auch wenig überzeugend, wenn die Vorinstanz davon

ausgeht, dass es an diesen Stellen kaum zu gefährlichen Situationen komme, weil auf dem südlichen Teil der Lorrainebrücke häufig Kolonnenverkehr herrsche: Zum einen gibt es keine konkreten

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 23 Hinweise, dass im Bereich der fraglichen Verflechtungsstrecke auch ausserhalb der Spitzenzeiten häufig mit Kolonnenverkehr und entsprechend niedrigerem Tempo des MIV zu rechnen ist. Zwar fanden die im Gutachten O._____ dokumentierten Geschwindigkeitsmessungen, die auf der Lorrainebrücke stadteinwärts eine Geschwindigkeit V85 von 55 km/h ergaben (S. 7 Tabelle 1), unter dem nicht mehr bestehenden Verkehrsregime statt. Die aktuelle Verkehrserhebung der Gemeinde bestätigt aber, dass die Geschwindigkeit V85 immer noch 49 km/h beträgt (vgl. Stadt Bern, Verkehrserhebungen MIV 2024, S. 18; allgemein zur Berücksichtigung von Erhebungen zur Ergänzung und Konkretisierung des Gutachtens BGE 150 II 444 E. 6.3). Daraus ist zu schliessen, dass es im fraglichen Verflechtungsbereich weiterhin regelmässig zu grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Autos und Velos kommt, auch wenn die Velos auf der in diese Richtung leicht abfallenden Strecke etwas schneller unterwegs sein sollten. Zum andern ist Kolonnenverkehr für Velofahrende nicht einfach unproblematisch, sondern bedeutet sehr hohes Verkehrsaufkommen zahlreichere, für Velofahrende gefährliche Spurwechsel. Von Velostreifen zwischen zwei engen MIV-Fahrs Spuren wird denn auch generell abgeraten (vgl. etwa ASTRA/Velokonferenz Schweiz, Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, 2021, S. 20 [oberes Bild]). Dazu kommt, dass die rechte Mischspur nicht genügend breit ist, damit Motorfahrzeuge Velos mit genügend Abstand überholen können. Es widerspricht der Erfahrung, dass Motorfahrzeuglenkende in jedem Fall zuwarten, um erst auf einem späteren, noch nicht einsehbaren Strassenabschnitt zu überholen. Es muss deshalb damit gerechnet werden, dass die Motorfahrzeuge Velos auf der Mischspur zu nahe überholen oder auf den mittigen Velostreifen ausschwenken. Dies stellt zweifellos ein erhebliches Risiko für den Veloverkehr dar. Entgegen der Vorinstanz besteht folglich kein Anlass, die im Gutachten O._____ festgestellten Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr zu relativieren. Dies umso weniger, als es sich um eine Velohauptstrasse handelt, für die höhere Standards gelten und die ein sicheres und komfortables Vorankommen für alle, d.h. auch für weniger geübte Velofahrende ermöglichen soll (Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern, Bericht S. 9, Standards S. 11, Stand Oktober 2025, beide einsehbar unter: <www.bern.ch/velohauptstadt>, Rubriken «Infrastruktur/Masterplan-Veloinfrastruktur»).

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 24

E. 7.5

Stadteinwärts ist auf der Lorrainebrücke folglich ein besonderes Schutzbedürfnis für Velofahrende ausgewiesen. Soweit die Vorinstanz feststellte, gemäss Unfallstatistik seien auf dem fraglichen Abschnitt lediglich Schleuder- oder Selbstunfälle registriert worden, ist dem entgegenzuhalten, dass dieser Unfalltyp auch diejenigen Fälle erfasst, in denen ein Velo ins Schleudern gerät, weil es einer drohenden Kollision ausweicht (vgl. etwa ASTRA, Analyse der Unfallzahlen im Langsamverkehr, 2024, S. 22, einsehbar unter: <www.astra.admin.ch>, Rubriken «Dokumentation/Daten und Informationsprodukte/Unfalldaten der Schweiz/Publikationen»). Es steht daher nicht fest, dass die registrierten Unfälle nicht auf die vorhandenen Sicherheitsdefizite

zurückzuführen sind. Im Übrigen muss bei einem festgestellten Sicherheitsdefizit nicht zugewartet werden, bis sich (weitere) Unfälle ereignen. Vielmehr sind auch präventive Massnahmen zulässig, um die Verkehrssicherheit zu verbessern (vgl. BGE 139 II 145 E. 5.6; BGer 1C_110/2020 vom 26.11.2020 E. 5.1 [betreffend VGE 2019/37 vom 22.1.2020], 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 5.3).

E. 7.6

Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass seit der neuen Verkehrsführung auf der Lorrainebrücke stadtauswärts eine ausreichend breite, separate Velospur zur Verfügung steht, während stadteinwärts weiterhin verschiedene Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr vorhanden sind und insofern ein Herabsetzungsgrund nach Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV besteht. Ob dies eine Temporeduktion auf der gesamten Lorrainebrücke in beiden Fahrtrichtungen rechtfertigt, bleibt nachfolgend zu prüfen.

E. 8

In Bezug auf die Verhältnismässigkeit der umstrittenen Geschwindigkeitsherabsetzungen ist Folgendes festzuhalten:

E. 8.1

Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit besagt, dass eine staatliche Massnahme geeignet und erforderlich sein muss, um das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Zudem muss sie zumutbar sein, d.h. es ist ein vernünftiges Verhältnis zu wahren zwischen dem angestrebten Ziel und allfälligen Einschränkungen, welche die Massnahme für die betroffenen

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 25 Personen bewirkt (BGE 142 I 49 E. 9.1, 140 II 194 E. 5.8.2; BVR 2016 S. 318 E. 4.5 und 7, 2010 S. 157 E. 4.5.1, 2008 S. 360 E. 4.4; vgl. auch Art. 107 Abs. 5 SSV). Die Wahl einer Massnahme muss im Rahmen einer gesamthaften Interessenabwägung erfolgen (BGer 1C_618/2018 vom 20.5.2019 E. 5.5). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist beim Einbezug einer Hauptstrasse in ein Tempo-30-Regime die Eignung, Erforderlichkeit und Zumutbarkeit grundsätzlich nach einem strengen Massstab zu prüfen; die Charakterisierung als Hauptverkehrsstrasse bzw. verkehrsortientierte Strasse steht der Einführung von Tempo 30 aber nicht grundsätzlich entgegen (BGE 139 II 145 [Tempo-30-Zone], 136 II 539 [Tempo-30-Zone]; BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641, 1C_117/2017 und 1C_118/2017 vom 20.3.2018, in URP 2018 S. 660, 1C_589/2014 vom 3.2.2016, in URP 2016 S. 319, 1C_45/2010 vom 9.9.2010, in URP 2010 S. 625 E. 2.5). Soweit die Funktion der Strasse nicht spürbar beeinträchtigt wird oder die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes nicht merklich abnimmt, ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nach vorgängiger Einholung eines Verkehrsgutachtens unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV auch auf solchen Strassen zulässig (vgl. BGer 1C_513/2022 vom 7.7.2023, in URP 2023 S. 809 E. 3.5.1, 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4.4.2).

E. 8.2

Die Vorinstanz hat sich nur zur Verhältnismässigkeit der Temporeduktion auf der Lorrainebrücke stadteinwärts geäussert und diese in einer Gesamtbetrachtung verneint. Zur Begründung führte sie im Wesentlichen aus, dass die Lorrainebrücke gemäss der städtischen Planung zum Basisnetz gehöre, auf dem grundsätzlich die allgemeine

Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelte. Ein Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h entspreche zu- dem auch nicht dem Strassencharakter der Lorrainebrücke. Weiter wären eine Geschwindigkeitsbeschränkung in nur einer Fahrtrichtung und ein Beginn der Signalisation mitten auf der geraden Strecke der Brücke ungewöhnlich. Hinzu komme, dass den Sicherheitsdefiziten anerkanntermassen durch eine vom MIV getrennte Veloführung effektiver begegnet werden könnte; im Rahmen der beschlossenen Überbauungsordnung zur Umsetzung der Vorlage «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen» (nachfolgend: ÜO ZBB) seien separate Velospuren denn auch bereits geplant. Im Übrigen habe die Gemeinde die Temporeduktion unbefristet angeordnet, obwohl es

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 26 sich nur um eine vorübergehende Massnahme bis zur Umsetzung der ÜO ZBB handeln soll. Die Massnahme scheine daher auch unter Verhältnismässigkeitsaspekten «nicht unbedingt angezeigt» (angefochtener Entscheid E. II.4.2.3.3).

E. 8.3

Die Gemeinde macht dagegen geltend, dass die Temporeduktion sowohl auf dem Abschnitt Nordring als auch auf der Lorrainebrücke verhältnismässig sei. Ersterer betreffe den Knoten Viktoriarain sowie eine relativ kurze Strecke auf dem stadtauswärts daran angrenzenden Nordring. Damit sei (in beiden Fahrtrichtungen) keine unzumutbare Beeinträchtigung des Motorfahrzeugverkehrs verbunden und auch für den Busverkehr dürften sich keine «Fahrzeitverluste» ergeben, weil die Strecke wegen der Haltestelle ohnehin nicht in einem Zug durchfahren werden könne. Die Gutachter hätten alternative Massnahmen geprüft und diese verworfen (Anpassung der Grünzeiten bei der Lichtsignalanlage, Vergrösserung der Fussgängerschutzinsel, bauliche Anpassung des Einmündungswinkels in den Viktoriarain). Zur Entschärfung des Sicherheitsdefizits auf dem Abschnitt Nordring bestünden demnach keine valablen Alternativen zu einer Temporeduktion (vgl. Beschwerde Rz. 21 f.). Was die Verhältnismässigkeit der Temporeduktion auf dem Abschnitt Lorrainebrücke anbelange, sei es zwar richtig, dass die in der ÜO ZBB stadteinwärts vorgesehene separate Velospur die Sicherheit nachhaltiger verbessern würde. Diese Anpassung der Verkehrsführung bedinge jedoch Anpassungen am Strassenraum nach dem Knoten Schützenmatte in Richtung Bollwerk und könne nicht einfach im Sinn einer vorzuziehenden Einzelmassnahme realisiert werden. Die Vorinstanz werte die separate Veloverkehrsführung deshalb zu Unrecht als eine bereits im heutigen Zeitpunkt mögliche Alternative zur Tempobeschränkung. Die ÜO ZBB stehe im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Bern und solle abgestimmt auf die Projekte «SBB Ausbau Publikumsanlage Bern» und «RBS-Tiefbahnhof» bis 2030 umgesetzt werden, wobei sich letzteres verzögern dürfte. Eine möglicherweise frühestens in sechs Jahren umgesetzte Veränderung könne kein Grund sein, um heute auf eine wirksame Massnahme zur Verbesserung der Sicherheitslage für den Veloverkehr zu verzichten (Beschwerde Rz. 28 f.). Schliesslich sei es auch zulässig, die Temporeduktion nicht auf die für den Veloverkehr heiklen Bereiche zu beschränken, sondern auf der gesamten Lorrainebrücke anzuordnen. Die Vorinstanz gehe zwar zu Recht davon aus,

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 27 dass unterschiedliche Temporegimes für die stadtein- und stadtauswärts führenden Fahrspuren auf der Lorrainebrücke ebenso wie ein Tempowechsel in der Mitte der Brücke ungewöhnlich wären. Ihrer Schlussfolgerung, dass deshalb auf der Lorrainebrücke gänzlich

von einer Temporeduktion ab- zusehen sei, sei jedoch nicht zuzustimmen. Vielmehr liege es innerhalb des Ermessensspielraums der Gemeinde, die Signalisation auf das einheitliche Erscheinungsbild der Strasse und einen gleichmässigen Verkehrsfluss ab- zustimmen und die Temporeduktion auf dem rund 110 m langen Strassen- abschnitt stadteinwärts beizubehalten, der sicherheitsmässig weniger pro- blematisch ist als der Rest der Strecke. Dadurch würden häufige Tempo- wechsel vermieden und eine klare und verständliche Verkehrsregelung ge- schaffen. Aus den gleichen Gründen dränge sich auch auf der stadtauswärts führenden Fahrspur eine Signalisation von Tempo 30 auf, zumal vor dem Knoten Viktoriarain ohnehin (wieder) Tempo 30 zu signalisieren sei (Be- schwerde Rz. 32-35).

E. 8.4

Zunächst kann festgehalten werden, dass die geplanten Tempore- duktionen von 50 auf 30 km/h grundsätzlich geeignet sind, um die Verkehrs- sicherheit für den Langsamverkehr zu erhöhen. Es ist allgemein anerkannt, dass eine solche Massnahme die Wahrnehmung der verschiedenen Ver- kehrsteilnehmenden und die gegenseitige Rücksichtnahme wesentlich ver- bessert und die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Fahrrad- und dem motorisierten Verkehr sowie die Brems- und Anhaltewege – und damit die Unfallgefahr und -schwere – reduziert (vgl. BGer 1C_11/2017 vom 2.3.2018, in URP 2018 S. 641 E. 4.4.1, 1C_121/2017 vom 18.7.2017 E. 3.5.3). Dies wird denn auch von keiner Seite in Frage gestellt.

E. 8.5

Die geplanten Geschwindigkeitsherabsetzungen erscheinen zudem grundsätzlich als erforderlich, um die bestehenden Sicherheitsdefizite zu entschärfen. Die Gutachten haben mögliche mildere Alternativmassnahmen geprüft und nachvollziehbar dargelegt, weshalb diese nicht in Frage kom- men. Soweit die Beschwerdegegnerschaft einwendet, dass es ausreichen würde, Tempo 30 nur zu den Hauptverkehrszeiten anzuordnen, ist ihr entge- genzuhalten, dass auch in den übrigen Zeiten zahlreiche Velofahrerinnen und Velofahrer auf der Velohaupttroute unterwegs sind und davon auszuge- hen ist, dass die Fussgängerüberquerungen beim Knoten Viktoriarain aus-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 28 serhalb der Hauptverkehrszeiten ebenfalls relativ stark frequentiert werden. Eine Beschränkung der Temporeduktion auf die Hauptverkehrszeiten wäre daher ungenügend. Wie die Gemeinde zu Recht geltend macht, stellt auch die (erst) im Rahmen der ÜO ZBB vorgesehene separate Velospur keine valable Alternative dar. Sie soll die Sicherheitsdefizite für Velofahrende auf der Lorrainebrücke stadteinwärts dereinst beheben, während die hier um- strittene Temporeduktion als Übergangslösung bis zur Umsetzung der ÜO ZBB geplant ist (vgl. vorinstanzliche Duplik vom 13.2.2020 S. 5, Vorakten BVD pag. 209; Gutachten O._____ S. 3). Derzeit ist noch unklar, wie das Verkehrsregime auf der Lorrainebrücke und dem Nordring nach der Um- setzung der ÜO genau ausgestaltet sein wird, da die Verkehrsführung auf diesen Abschnitten nicht Bestandteil der bereits beschlossenen Fassung ist (vgl. Erläuterungsbericht vom 5.4.2023 zur ersten Auflage der ÜO ZBB Abb. 2 [Übersicht über die Planungsmassnahmen] sowie S. 9 und 23, wo- nach der Baustein 3a «Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement» nicht Gegenstand der ÜO bildet; einsehbar unter: <www.bern.ch>, Rubriken «Themen/Planen und Bauen/Mitwirkungen und öffentliche Auflagen/Abge- schlossene

Publikationen/2023/Öffentliche Auflage Überbauungsordnung ZBB Stadt Bern – Verkehrsmassnahmen»). Ob die Temporeduktion auf der Lorrainebrücke bei neuer Verkehrsführung noch erforderlich sein wird, kann hier aber offenbleiben, zumal dies auch von der Situation auf den angrenzenden Strassenabschnitten und namentlich beim Knoten Viktoriarain abhängt und die Gemeinde ohnehin verpflichtet ist, bei einer wesentlichen Veränderung des Verkehrsregimes neu zu prüfen, inwieweit Geschwindigkeitsherabsetzungen noch gerechtfertigt sind. Entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerchaft führt die fehlende Befristung der verfügbaren Temporeduktionen deshalb nicht dazu, dass diese unverhältnismässig wären.

E. 8.6

In die Interessenabwägung sind alle zu erwartenden positiven und negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf alle Bereiche einzubeziehen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Wohlbefinden der Anwohnenden bzw. Schlafqualität, Aufenthaltsqualität usw.). Gegen die Einführung von Tempo 30 können etwa übermässige Kosten sprechen (z.B. wenn der Taktfahrplan des öffentlichen Verkehrs wegen Verlustzeiten nur mit zusätzlichen Kursen eingehalten werden kann), unerwünschter Schleichverkehr auf anderen Strassen, Kosten einer allenfalls notwen-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 29 digen Umgestaltung des Strassenraums oder die Funktion des Strassenabschnitts (z.B. unmittelbarer Autobahnzubringer; vgl. BGer 1C_589/2014 vom 3.2.2016, in URP 2016 S. 319 E. 6.4; VGE 2020/68 vom 8.9.2021 E. 5.8.4 [bestätigt durch BGE 150 II 444]). – Im vorliegenden Fall dienen die umstrittenen Temporeduktionen in erster Linie dem öffentlichen Interesse am Schutz des Langsamverkehrs. Dieses Interesse gewichtet hier stark, da es um erhebliche Sicherheitsdefizite auf einer stark befahrenen Strasse geht, die als Velohauptroute dient und von zahlreichen Fussgängerinnen und Fussgängern – darunter ein hoher Anteil an Schülerinnen und Schülern – gequert werden muss. Gegen die umstrittenen Verkehrsmassnahmen spricht grundsätzlich, dass die fraglichen Strassenabschnitte Teil einer wichtigen Ein- und Ausfallachse zwischen den nördlichen Stadtquartieren und der Innenstadt sind und eine wichtige Verbindung zwischen den nördlichen und im Süden und Westen gelegenen Stadtquartieren darstellen (vgl. zutreffend auch angefochtener Entscheid E. II.2.4.2). Zu beachten ist dabei allerdings, dass der Verkehr aus der Innenstadt nicht über die Lorrainebrücke, sondern über die Tiefenaustrasse zum übergeordneten Strassennetz bzw. zum Autobahnanschluss Wankdorf gelenkt wird (vgl. Karte im STEK [Pfeile betreffend Verkehrsleitung]). Der Verkehr aus den nördlichen Stadtquartieren wird hauptsächlich zum Autobahnanschluss Wankdorf im Norden der Stadt und damit ebenfalls nicht über die Lorrainebrücke geführt. Insofern kommt den streitbetreffenden Abschnitten keine besonders wichtige Funktion als Autobahnzubringer zu. Da der Verkehrsfluss auf der Verbindungsachse zwischen den nördlichen Stadtquartieren und der Innenstadt bereits heute durch zahlreiche Lichtsignalanlagen abgebremst wird, bestehen weiter auch keine sonstigen Anhaltspunkte, dass die Einführung von Tempo 30 die Funktion der Lorrainebrücke und des Nordrings als verkehrsorientierte Hauptverkehrsstrasse spürbar beeinträchtigen oder zu einer merklichen Abnahme der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes führen wird. Die zu erwartende Verlängerung der Fahrzeiten für den ÖV von rund 20 Sekunden (Gutachten O. _____ S. 8) erscheint zudem vertretbar. Ausweichverkehr auf das Quartierstrassennetz ist schliesslich nicht zu erwarten, da dort ebenfalls mehrheitlich Tempo 30 gilt (zu den

signalisierten Höchstgeschwindigkeiten in der Umgebung des Knotens Viktoriarain vgl. Gutachten P. _____ Abb. 3). Wie die Gemeinde zu Recht geltend macht, ist es zudem mit Blick auf die Verständlichkeit und Durchsetzbarkeit der geplanten

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 30 Verkehrsmassnahmen nicht angezeigt, die für den Veloverkehr weniger problematischen Bereiche auf der Lorrainebrücke und insbesondere die stadtauswärts führende Fahrspur aus dem Tempo-30-Regime auszunehmen, da allzu dicht aufeinanderfolgende Geschwindigkeitsanpassungen grundsätzlich zu vermeiden sind (vgl. dazu auch VGE 2023/36 vom 31.10.2024 E. 6.1). Ausserdem würde dadurch die Kapazität auf der Verkehrsachse zwischen dem Bollwerk und dem Nordring insgesamt kaum erhöht. Angesichts des erheblichen Gestaltungsspielraums der Gemeinden bei komplexen Interessenabwägungen (vgl. vorne E. 3.2) erweist sich die geplante Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf den Abschnitten Lorrainebrücke und Nordring daher als verhältnismässig.

E. 9.1

Zusammenfassend erweisen sich die auf den Abschnitten Nordring und Lorrainebrücke angeordneten Temporeduktionen als rechtmässig. Die Beschwerde ist somit unter Aufhebung des angefochtenen Entscheids in diesen Punkten gutzuheissen.

E. 9.2

Bei diesem Verfahrensausgang hat die unterliegende Beschwerdegegnerschaft die Kosten für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht unter solidarischer Haftbarkeit zu tragen (Art. 108 Abs. 1 i.V.m. Art. 106 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

E. 9.3

Zur Verlegung der vorinstanzlichen Verfahrenskosten ergibt sich Folgendes: Die Vorinstanz ist für die Kostenverlegung von insgesamt drei beurteilten Abschnitten ausgegangen. Auf zwei Abschnitten (Bubenbergplatz-Bahnhofplatz, Bollwerk) hat sie die Temporeduktionen bestätigt, auf einem Abschnitt (Lorrainebrücke-Nordring) hingegen aufgehoben und die Gemeinde deshalb als zu einem Drittel unterliegend betrachtet (vgl. angefochtener Entscheid E. II.5 und III.1). Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde betreffend den Abschnitt Lorrainebrücke-Nordring wird zwar gutgeheissen und die Gemeinde obsiegt grundsätzlich vollständig im vorinstanzlichen Verfahren. Weil die Gemeinde das Gutachten für die Temporeduktion auf dem Nordring erst vor Verwaltungsgericht eingereicht hat (vgl. vorne E. 4.5), rechtfertigt es

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 31 sich aber, sie bei der Neuverlegung der vorinstanzlichen Kosten dennoch als zu einem Sechstel unterliegend zu betrachten (Art. 108 Abs. 1 VRPG; vgl. Michel Daum bzw. Ruth Herzog, a.a.O., Art. 25 N. 22 bzw. Art. 108 N. 19). Die Beschwerdegegnerschaft hat somit fünf Sechstel der Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens von Fr. 1'200.--, ausmachend Fr. 1'000.--, unter solidarischer Haftbarkeit zu tragen. Der Kostenanteil der Gemeinde von einem Sechstel ist nicht zu erheben, weil diese nicht in ihren Vermögensinteressen betroffen ist (Art. 108 Abs. 1, 2 und 2a sowie Art. 106 VRPG). Sie hat der Beschwerdegegnerschaft jedoch die Parteikosten für das vorinstanzliche Verfahren zu einem Sechstel zu ersetzen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG). Demnach

entscheidet das Verwaltungsgericht: 1. Die Beschwerde wird gutgeheissen. Der Entscheid der Regierungsstatthalterin des Verwaltungskreises Bern-Mittelland vom 21. Oktober 2024 wird aufgehoben, soweit er die Verkehrsmassnahmen auf den Abschnitten Nordring und Lorrainebrücke betrifft. 2. a) Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'500.--, werden der Beschwerdegegnerschaft auferlegt. b) Für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht werden keine Parteikosten gesprochen. 3. a) Die Kosten des Verfahrens vor dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland von Fr. 1'200.-- werden zu fünf Sechsteln, ausmachend Fr. 1'000.--, der Beschwerdegegnerschaft auferlegt. Die verbleibenden Verfahrenskosten werden nicht erhoben.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 12.03.2026, Nr. 100.2024.357U, Seite 32 b) Die Beschwerdeführerin hat der Beschwerdegegnerschaft die Parteikosten für das Verfahren vor dem Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, festgesetzt auf Fr. 7'965.30 (inkl. Auslagen und MWSt), zu einem Sechstel, ausmachend Fr. 1'327.55 (inkl. Auslagen und MWSt), zu ersetzen. 4. Zu eröffnen: - Beschwerdeführerin - Beschwerdegegnerschaft - Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland - Bundesamt für Strassen und mitzuteilen: - Tiefbauamt des Kantons Bern 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

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