

BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2021 242 vom 1. Dezember 2022

BE Verwaltungsgericht, 2022-12-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_verwaltungsgericht_100_2021_242

FR: BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2021 242 du 1 décembre 2022

IT: BE_VERWALTUNGSGERICHT 100 2021 242 del 1 dicembre 2022

Regeste

Verkehrsbeschränkung; Fahrverbot Stationsstrasse (Entscheid des Regierungsstatthalters des Verwaltungskreises Bern-Mittelland vom 5. Juli 2021; vbv 74/2019) | Verkehr

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 Gemeinde bestreitet die Beschwerdebefugnis der Beschwerdeführenden (Beschwerdeantwort Rz. 2). – Gemäss Art. 79 Abs. 1 VRPG ist zur Beschwerde befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a; sog. formelle Beschwerde), durch die angefochtene Verfügung oder den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c; sog. materielle Beschwerde). Dasselbe gilt für die Beschwerde an das Regierungsstatthalteramt (Art. 65 Abs. 1 VRPG). Das Verwaltungsgericht hat die Beschwerdebefugnis als Prozess- bzw. Sachurteilsvoraussetzung von Amtes wegen zu prüfen (Art. 20a VRPG; BVR 2022 S. 5 E. 2.1; Michael Pflüger, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 79 N. 3, Art. 65 N. 3).

E. 1.2

Die Vorinstanz hat die Beschwerdebefugnis der zahlreichen Beschwerdeführenden ohne vertiefte Prüfung bejaht bzw. angesichts des Verfahrensausgangs offengelassen (angefochtener Entscheid Formelles E. 2.2). Gemäss den Beschwerdeführenden bildet die Stationsstrasse den für Trimstein nächstgelegenen «Zugangspunkt zum öffentlichen Nahverkehr». Im Übrigen äusserte sich die Gemeinde widersprüchlich, wenn sie einerseits die besondere Betroffenheit der Beschwerdeführenden bezweifle, andererseits aber behauptete, ein Grossteil des Verkehrs auf der Stations-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 8 strasse werde durch Einwohnerinnen und Einwohner der Ortschaft Trimstein verursacht (Replik S. 2).

E. 1.3

Die Beschwerdeführenden sind mit ihren Anträgen im vorinstanzlichen Verfahren nicht durchgedrungen und damit formell beschwert. In der Sache hat die EG Worb ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder auf der Stationsstrasse erlassen. Bei diesem Teilfahrverbot handelt es sich – wie der Regierungsstatthalter zu Recht erwogen hat (angefochtener

Entscheid Materielles E. 5) – um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung bzw. -anordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01; BGer 1C_558/2019 vom 8.7.2020 E. 7.1; VGE 2017/337/338 vom 13.6.2018 [bestätigt durch BGer 1C_364/2018 vom 29.11.2018] E. 2.3; Eva Maria Belser, in Basler Kommentar, 2014, Art. 3 SVG N. 52). Auf dem Gebiet der funktionellen Verkehrsbeschränkungen ist die Beschwerdebefugnis zu bejahen, wenn Verkehrsteilnehmende die mit der Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzen. Dies ist bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt. Bei Personen, die in der Nähe wohnen oder arbeiten, ist namentlich die konkrete örtliche Erschliessungssituation von Bedeutung. Die geforderte Regelmässigkeit ist dann gegeben, wenn der öffentliche Grund über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen benutzt wird (vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1; BVR 2021 S. 517 E. 2.4 f. mit weiteren Hinweisen).

E. 1.4

Die Beschwerdeführenden sind alle Einwohnerinnen und Einwohner der Ortschaft Trimstein, die zur EG Münsingen gehört. Bei der Stationsstrasse (im Verbund mit der Trimstein- und Worbstrasse) handelt es sich unbestrittenermassen um die direkte und gleichzeitig die kürzeste Verbindung zwischen Trimstein und dem nächstgelegenen Bahnhof Worb SBB (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 24). Es gibt zwar auch noch eine Verbindung via Hornstrasse durch den Gschneitwald; sie verläuft aber teilweise auf einem Naturweg und ist keine gleichwertige Alternative (vgl. Protokoll der vorinstanzlichen Augenscheins- und Instruktionsverhandlung vom 13.10.2020 [Akten RSA pag. 297 ff.; nachfolgend: Protokoll] pag. 303 f. mit Abb. 2). Das Fahrverbot unterbricht damit den ostseitigen Zugang zum Bahnhof für Motorwa-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 9 gen und Motorräder. Angesichts dieser Erschliessungsverhältnisse erscheint plausibel, dass jedenfalls ein grosser Teil der Beschwerdeführenden diese direkte Verbindung regelmässig befährt, sei es, um die Zugverbindung zu nutzen (Park+Rail mit rund 40 Parkplätzen; vgl. dazu Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 299 f.), sei es, um weiter Richtung Autobahn Rubigen zu gelangen. Das bestreitet letztlich auch die Gemeinde nicht (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 11 Bst. b). Folglich ist davon auszugehen, dass die Beschwerdeführenden hinreichend in eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen sind. Ihre Beschwerdebefugnis ist zu bejahen.

E. 1.5

Die Rechtsbegehren der Beschwerdeführenden sind so zu verstehen, dass sie in Aufhebung des angefochtenen Entscheids vom hier interessierenden Teilfahrverbot auf der Stationsstrasse auszunehmen seien (vorne Bst. C). Ein Antrag (auch) auf Aufhebung der ursprünglichen Verfügung der Gemeinde kann darin nicht erblickt werden. Es erübrigt sich deshalb, insofern auf ein förmliches Nichteintreten zu erkennen (Devolutiveffekt der Beschwerde; vgl. Beschwerdeantwort Rz. 4). Da die Beschwerdeführenden die vollumfängliche Aufhebung des angefochtenen Entscheids beantragen, ist sodann klarzustellen, dass das Nichteintreten der Vorinstanz auf (Eventual-)Anträge zu alternativen strassenverkehrsrechtlichen Regelungen nicht Gegenstand des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens ist (angefochtener Entscheid Formelles E. 5). Diese

Anträge sind von Parteien gestellt worden, die den Entscheid des Regierungsstatthalters nicht angefochten haben (vgl. zur Prüfung der Verhältnismässigkeit mit alternativen Verkehrsregelungen aber hinten E. 4.2). Soweit die Vorinstanz schliesslich auf das Begehren um Erteilung der aufschiebenden Wirkung mangels Rechtsschutzinteresses nicht eingetreten ist (angefochtener Entscheid Formelles E. 5), kann im ober- instanzlichen Beschwerdeverfahren auf weitere Ausführungen verzichtet werden. Dieser Punkt wird in der Beschwerde denn auch nicht beanstandet.

E. 1.6

Der Regierungsstatthalter stellte unter anderem die Rechtskraft der Verkehrsmassnahme auf dem Gsteigweg fest (Verbot für Lastwagen mit gewissen Ausnahmen; vgl. angefochtener Entscheid Materielles E. 2 und Dis- positiv Ziff. 1; dazu auch hinten E. 2.5). Die Beschwerdeführenden führen aus, das «Lastwagenverbot» auf dem Gschneitweg (gemeint wohl Horn- strasse durch den Gschneitwald) sei mit Blick auf die seit 20 Jahren beste- Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 10 hende Gewichtsbeschränkung (3,5 Tonnen) unverständlich. Zudem sei der Weg gemäss dem Regierungsstatthalter keine Alternativroute zur Stations- strasse (Beschwerde Ziff. 1.5). Worauf sie mit diesen Vorbringen abzielen, ist unklar. Darauf ist nicht weiter einzugehen, zumal das Verbot für Last- wagen wie erwähnt den Gsteigweg betrifft (vgl. auch Beschwerdeantwort Rz. 43).

E. 1.7

Die Bestimmungen über Form und Frist sind im Übrigen eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist unter den vor- genannten Präzisierungen einzutreten.

E. 1.8

Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG; zur Prüfungsdichte hin- ten E. 2.2).

E. 2.1

Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Ver- kehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu er- lassen, wobei sie diese Befugnis unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde den Gemeinden übertragen können (Art. 3 Abs. 2 SVG). Die Gemeinde ist zum Erlass des Teilfahrverbots auf der Stationsstrasse als Gemeindestrasse unbestrittenermassen zuständig (Art. 66 Abs. 2 des Stras- sengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11] und Art. 44 Abs. 1 Bst. a der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 [SV; BSG 732.111.1]; vgl. Geoportal des Kantons Bern, Karte «Übergeordnetes Strassennetz», ein- sehbar unter: <www.map.apps.be.ch/pub>). Zudem liegt die für Fahrverbote erforderliche Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts vor (Art. 44 Abs. 2 Bst. b SV; Verfügung vom 25.10.2019, Akten Gemeinde Register «Verfahren/Publikation»; vgl. vorne Bst. A).

E. 2.2

Als funktionelle Verkehrsbeschränkung hat das Teilfahrverbot die Er- fordernisse von Art. 3 Abs. 4 SVG zu erfüllen. Solche Anordnungen dürfen nur erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Be- seitigung von Benachteiligungen von Menschen mit

Behinderungen, die Si-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 11 cherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern; aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Dieser «Motivkatalog» für Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen wird praxisgemäss weit verstanden. Im Wesentlichen ist zu prüfen, ob an der Verkehrs-massnahme ein (in den örtlichen Verhältnissen begründetes) öffentliches Interesse besteht und die Massnahme verhältnismässig ist. Gleiches ergibt sich aus Art. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21; vgl. auch Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [BV; SR 101]; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrs-anordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 56, 77, 79, 111 und 123 ff.). Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit besagt, dass eine staatliche Massnahme geeignet und erforderlich sein muss, um das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Die Massnahme hat dann zu unterbleiben, wenn der verfolgte Zweck auch mit einer für die betroffenen Privaten weniger einschneidenden und für das Gemeinwesen gleichermaßen vertretbaren Massnahme erreicht werden könnte. Zudem muss sie ein vernünftiges Verhältnis wahren zwischen dem angestrebten Ziel und allfälligen Einschränkungen für die betroffenen Personen (BVR 2019 S. 293 E. 9.4, 2008 S. 360 E. 4.4). Ob diese Voraussetzung gegeben ist, ist durch Gewichten und Abwägen der im konkreten Einzelfall auf dem Spiel stehenden öffentlichen und privaten Interessen zu ermitteln (zum Ganzen BVR 2022 S. 515 E. 2.1 mit weiteren Hinweisen; vgl. für Grundrechtseingriffe auch BVR 2013 S. 105 E. 5.1).

E. 2.3

Funktionelle Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend besitzt die verfügende Behörde einen erheblichen Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum und die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen obliegt in erster Linie ihr. Das Verwaltungsgericht auferlegt sich bei der Überprüfung insoweit eine gewisse Zurückhaltung, als die Beurteilung von den örtlichen Verhältnissen abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken. Ein Eingreifen des Gerichts ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bun-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 12 desrechtswidrige 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; BGer 1C_445/2018 vom 27.2.2019 E. 3.2; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 80 N. 14 und 21).

E. 2.4

Die Stationsstrasse ist eine einspurige Gemeindestrasse, die durchschnittlich ca. 3,8 m breit ist. Sie zweigt beim Bahnhof Worb SBB von der Rubigenstrasse ab, führt ca. 500 m entlang der Bahngleise (in den Vorakten auch als Abschnitt 1 bezeichnet) und macht dann beim Bahnübergang, wo die Hornstrasse in Richtung Gschneitwald abzweigt (bezeichnet

als «kleiner Bahnübergang»; vorne Bst. A), eine leichte Linkskurve. Von dort verläuft die Stationsstrasse in nordöstlicher Richtung bis ins «Niederhaus», wo sie in die Trimsteinstrasse (Kantonsstrasse Kategorie C; vgl. Art. 25 Abs. 2 Bst. c SG) mündet (Abschnitt 2). Sie kann anschliessend entweder nach links Richtung Worb Dorf, geradeaus via Gsteigweg nach Richigen (Abschnitt 3) oder rechts Richtung Trimstein befahren werden (vgl. angefochtener Entscheid Materielles E. 3; Beschwerdeantwort Rz. 9; Situationsplan Stationstrasse Massnahmen Durchfahrtsverkehr [vgl. Abbildung im Anhang] und Situationsplan Stationsstrasse Abschnitt 2, beide in Akten Gemeinde Einband und Register «GR/SIK»; ferner Geoportal des Kantons Bern, Basiskarte, einsehbar unter: <www.geo.apps.be.ch>).

E. 2.5

Streitgegenstand bildet das Teilfahrverbot auf der Stationsstrasse zwischen dem kleinen Bahnübergang und «Niederhaus» (Abschnitt 2; vorne Bst. A). Laut der Gemeinde und der Vorinstanz handelt es sich beim Linksabbiegeverbot bei der Ausfahrt aus dem Parkplatz «Niederhaus» um eine flankierende Massnahme bzw. eine Gesamtmassnahme zusammen mit dem Fahrverbot. Die vorgesehenen Ausnahmen vom Fahrverbot für die Zufahrt zu bestimmten Gebäuden betreffen jeweils eine Fahrtrichtung; die Zufahrt zum Sportplatz ist nur vom «Niederhaus» bzw. der Trimsteinstrasse her zulässig, das Gegenstück dazu bildet das Linksabbiegeverbot (angefochtener Entscheid Materielles E. 2 f.; Beschwerdeantwort Rz. 10 und 16; Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 299). Hinsichtlich der Ausnahme vom Fahr-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 13 verbot für das Gebäude Nr. 1_____ hat sich die Gemeinde im vorinstanzlichen Verfahren teilweise einer Beschwerde eines anderen Beschwerdeführers unterzogen (Gebäude im Abschnitt 1; vgl. Akten RSA pag. 193). Der Regierungsstatthalter hat deshalb die Beschwerde in diesem Punkt gutgeheissen und angeordnet, dass die Gemeinde nach Rechtskraft des Entscheids die notwendigen Schritte für die Aufhebung der Ausnahme in die Wege zu leiten hat (angefochtener Entscheid Materielles E. 9 und Dispositiv Ziff. 2). Das ebenfalls verfügte Fahrverbot für Lastwagen auf dem Gsteigweg (Abschnitt 3) ist unangefochten in Rechtskraft erwachsen (angefochtener Entscheid Materielles E. 2 und Dispositiv Ziff. 1).

E. 2.6

In den amtlichen Akten liegen Fotografien der örtlichen Situation (insb. Dokumentation des Augenscheins). Weiter hat die Gemeinde im Zusammenhang mit einem Projekt, mit dem die Stationsstrasse saniert werden soll (vgl. dazu hinten E. 3.3), verkehrsplanerische Abklärungen vorgenommen (Verkehrszählungen, Kostenschätzungen Sanierungsvarianten). Mit Hilfe eines Verkehrsplanungsunternehmens wurden unter Einbezug der Bevölkerung drei Beteiligungsforen durchgeführt (Oktober 2018, März und Juni 2019). Wohl trifft zu, dass an diesem Prozess Einwohnerinnen und Einwohner aus Richigen (EG Worb), nicht aber aus Trimstein (EG Münsingen) beteiligt waren (vgl. Teilnehmerliste, Akten Gemeinde Register «Beteiligungsforum»; Beschwerde Ziff. 2 am Ende; Beschwerdeantwort Rz. 14). Der Regierungsstatthalter hat aber zutreffend erwogen, dass vor dem Erlass einer Verkehrsanordnung kein Anspruch auf Anhörung besteht. Eine Äusserungsmöglichkeit der Betroffenen besteht erst im Rechtsmittelverfahren (vgl. BVR 2021 S. 517 E. 2.1; Michel Daum, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen

VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 21 N. 17; angefochtener Entscheidung Materielles E. 8). Soweit die Beschwerdeführenden die Zusammensetzung des Beteiligungsforums allgemein als nicht repräsentativ bemängeln, betrifft das die (politische) Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und nicht die Rechtmässigkeit der Verkehrsmassnahme. Die sachverhaltlichen Grundlagen der Diskussionen in den Foren werden damit nicht in Frage gestellt.

E. 2.7

Die Beschwerdeführenden beantragen den Beizug weiterer Akten, die Befragung verschiedener Personen, einen Augenschein sowie ein Gut-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 14 achten Sachverständiger (vgl. Beschwerde Ziff. 1.1; Replik S. 4, 6 f. und 10 f.). Der entscheidwesentliche Sachverhalt ergibt sich jedoch nach dem Gesagten mit hinreichender Klarheit aus den Akten. Die Beweisanträge werden daher abgewiesen (vgl. allgemein BVR 2022 S. 104 E. 5.7; Michel Daum, a.a.O., Art. 18 N. 27 f.). Bei dieser Sachlage kann auf eine mündliche Verhandlung verzichtet werden (Beschwerde Ziff. 3; zur Schriftlichkeit des Verfahrens Art. 31 VRPG), zumal die Gemeinde auch Vergleichs- bzw. Einigungsgespräche, wie sie von den Beschwerdeführenden gewünscht werden, als wenig aussichtsreich erachtet (Duplik S. 2).

E. 3

Nach Ansicht der Beschwerdeführenden besteht kein öffentliches Interesse an der strittigen Verkehrsmassnahme.

E. 3.1

Gemäss der Vorinstanz fällt das Bestreben der Gemeinde, den Durchgangsverkehr auf die dafür besser ausgebauten Kantonsstrassen zu lenken unter den Motivkatalog für Verkehrsbeschränkungen. Die übrigen vorgebrachten Interessen der Gemeinde (Verkehrssicherheit, Schutz des Landwirtschaftslands, Immissionsreduktion für Anwohnerinnen und Anwohner) seien ebenfalls nachvollziehbar (angefochtener Entscheidung Materielles E. 6.3). Dem halten die Beschwerdeführenden im Wesentlichen entgegen, die Vorinstanz gehe von unrichtigen Feststellungen des Sachverhalts aus und verlasse sich einseitig auf die Angaben der Gemeinde (Beschwerde Ziff. 1).

E. 3.2

Die Stationsstrasse befindet sich unbestrittenermassen in einem schlechten baulichen Zustand. Zum Kreuzen weichen Fahrzeuge in die angrenzenden Felder aus, was über die Jahre zu einer schleichenden Verbreiterung der Strasse zulasten des Landwirtschaftslands geführt hat. Die Gemeinde füllte die Abbrüche der Strassenoberfläche und Löcher an den Rändern mit Kies auf, was den Effekt der Strassenausdehnung noch verstärkt hat (Medienmitteilung vom 22.10.2019, Akten Gemeinde Register «Kommunikation»; angefochtener Entscheidung Materielles E. 7.2; Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 304 ff. Abb. 3-5; Beschwerde Ziff. 1.1). Die Stations-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 15 strasse weist, was ebenfalls unstrittig ist, einen durchschnittlichen Werktagsverkehr (dWV) von 1'628 Fahrzeugen auf, mit Spitzen in den Morgen- und Abendstunden (vgl. Protokoll Verkehrszählung vom 4.-10.12.2018 S. 1 sowie Dokumentation Beteiligungsforum vom 17.6.2019 S. 21, Akten Gemeinde Register «Abklärungen»; Beschwerde Ziff. 1.2 mit Hinweis auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr [DTV] von

1'480). Die signalisierte Geschwindigkeit ist 80 km/h; der Wert, der von 85 % aller Fahrzeuge eingehalten wird (v85), beträgt 62 bzw. 43 km/h in beide Richtungen (Protokoll Verkehrszählung vom 4.-10.12.2018 S. 1, Akten Gemeinde Register «Abklärungen»). Nach Angaben der Gemeinde und den vorinstanzlichen Feststellungen wird die Strasse unter anderem von Personen benutzt, die aus Richtung Rüfenacht oder von der Autobahnausfahrt Rubigen herkommen und das Zentrum von Worb umfahren wollen, um vom «Niederhaus» via Gsteigweg weiter Richtung Grosshöchstetten oder Enggiststein bzw. Emmental zu fahren (angefochtener Entscheid Materielles E. 4; Beschwerdeantwort Rz. 11). Wegen der beschriebenen Situation auf der Stationsstrasse und dem Gsteigweg haben sich verschiedene Personen aus der Bevölkerung an die Gemeinde Worb gewandt (vgl. Akten Gemeinde Register «Rückmeldungen Bevölkerung»). Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern an den Beteiligungsforen in den Jahren 2018 und 2019 war es ein Anliegen, dass die Stationsstrasse ihre ursprüngliche Bestimmung behalten und nicht ausgebaut werden soll; gleichzeitig soll der «Pendlerverkehr» unterbunden und die Verkehrssicherheit verbessert werden (vgl. Schreiben der kommunalen Polizeiabteilung an den Gemeinderat vom 25.8.2019, Akten Gemeinde Register «GR/SIK»; angefochtener Entscheid Materielles E. 4; Beschwerdeantwort Rz. 14).

E. 3.3

Die Gemeinde will mit dem vorgesehenen Teilfahrverbot vorab den Durchgangsverkehr auf die Hauptsachsen lenken und damit auch die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr (Fussgängerinnen und Fussgänger, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer) verbessern. Letzteres gilt ebenfalls für den Gsteigweg (Abschnitt 3), weil die Zufahrt von der Stationsstrasse her nicht mehr möglich ist. Ziele der Verkehrsplanung und -sicherheit sind von Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt und stellen im Grundsatz zulässige öffentliche Interessen dar (vgl. z.B. BVR 2022 S. 515 E. 3.4 mit Hinweisen; vorne E. 2.2). Wie der Regierungsstatthalter zutreffend ausgeführt hat, ist es

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 16 unerheblich, wie der umzulenkende unerwünschte Verkehrsfluss genau bezeichnet wird («Schleich-, Durchgangs- und Lokalverkehr»; vgl. angefochtener Entscheid Materielles E. 6.3; Beschwerdeantwort Rz. 11; Replik S. 2 f.). Entscheidend ist, dass der Verkehr, der das lokale Strassennetz nur für die Durchfahrt für weiter entfernte Ziele benutzt, auf den Hauptverkehrsachsen (Kantonsstrassen) kanalisiert werden soll. Wie die Gemeinde nachvollziehbar darlegt, werden die Stationsstrasse und der Gsteigweg von den Verkehrsteilnehmenden genutzt, um das Zentrum von Worb zu umfahren. Es leuchtet ein, dass insbesondere ortskundige Fahrzeuglenkerinnen- und -lenker zur Umfahrung der neuralgischen Abschnitte auf den Hauptverkehrsachsen die weit weniger befahrenen Gemeindestrassen benutzen (vgl. allgemein zur Problematik von Umfahrungsrouten Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 124). Schwieriger zu beurteilen ist, in welchem Ausmass die Stationsstrasse und der Gsteigweg von diesem unerwünschten Mehrverkehr betroffen sind. Die Beschwerdeführenden bestreiten indes im Grundsatz nicht, dass die Stationsstrasse dafür genutzt wird, das Ortszentrum zu umfahren (vgl. Replik S. 3). Es entspricht einem zulässigen öffentlichen Interesse, wenn die Gemeinde diesen Verkehr auf die dafür vorgesehenen und besser ausgebauten Hauptverkehrsachsen lenken will (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 20 ff.). Daran ändert nichts, dass die vom Teilfahrverbot auf der Stationsstrasse betroffene Strecke nicht durch ein klassisches Wohnquartier verläuft (mehrheitlich Landwirtschaft mit zwei Wohnhäusern und einem Sportplatz; vgl.

Beschwerde Ziff. 1.1; Beschwerdeantwort Rz. 24). Dass die Gestaltung der Strasse mit dem vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen für den Langsamverkehr und namentlich die Löcher am Strassenrand insbesondere für Fahrradfahrende gefährlich sind, bestreiten die Beschwerdeführenden letztlich ebenfalls nicht (vgl. insb. Replik S. 3 unten). Beim Gsteigweg handelt es sich um eine schmale und steile Strasse, die teilweise unübersichtlich ist und auf der das Kreuzen Probleme bereitet (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 13 Bst. c). Mit Blick auf die Ausgestaltung der Stationsstrasse und des Gsteigwegs und ihre Bedeutung für den Durchgangsverkehr leuchtet auch das Interesse an der verbesserten Verkehrssicherheit ein. Für diese Beurteilung ist das konkrete Verkehrsaufkommen nicht entscheidend (vgl. Beschwerde Ziff. 1.2; dazu auch hinten E. 4.2.2). Soweit die Beschwerdeführenden einwenden, nur gezielte Instandsetzungsmassnahmen könnten eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirken (Replik S. 3 f.), ist so-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 17 dann Folgendes festzuhalten: Laut Angaben der Gemeinde muss der bauliche Zustand der Strasse noch zielgerichtet verbessert werden, was auch geplant sei (Duplik S. 4). Die jetzige Strassenbreite von durchschnittlich ca. 3,8 m soll dabei beibehalten werden. Ausserdem sollen durch den Werkhof in Absprache mit den Bäuerinnen und Bauern Ausweichstellen (Strassensanierung 2021) mit Holzpfeilen abgesteckt werden (Medienmitteilung vom 22.10.2019, insb. S. 2, sowie Schreiben der kommunalen Polizeiabteilung an den Gemeinderat vom 25.8.2019, Akten Gemeinde Register «Kommunikation» bzw. «GR/SIK»). Ob die geplanten Ausweichstellen effektiv realisiert werden, ist offen. Selbst wenn die Ausweichstellen erstellt werden, bleibt die Stationsstrasse relativ schmal und bestehen deshalb die Probleme beim Kreuzen von Motorfahrzeugen mit dem Langsamverkehr (Fussgängerinnen und Fussgänger, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer) auf einem Grossteil der Strecke weiterhin. Ein öffentliches Interesse an besserer Verkehrssicherheit ist damit nach wie vor gegeben (vgl. auch hinten E. 4.2.1).

E. 3.4

Das öffentliche Interesse am Teilfahrverbot ist im Übrigen unabhängig davon zu bejahen, ob die Stationsstrasse von Bewohnerinnen und Bewohnern aus den Ortschaften Trimstein und Richigen als direkter Weg und nicht als Abkürzung bzw. Umfahrung des Ortszentrums von Worb benutzt wird. Das Interesse an der Massnahme hängt mit anderen Worten nicht davon ab, ob ein Teil des Durchgangsverkehrs auch aus Trimstein stammt. Ebenso wenig ist entscheidend, dass die Beschwerdeführenden die getroffenen Massnahmen nicht unterstützen. Es liegt in der Natur der Sache, dass es unterschiedliche Auffassungen über Verkehrsanordnungen gibt. Wie weit die Gemeinde auf die verschiedenen Ansichten in der Bevölkerung Rücksicht nehmen will, ist in erster Linie eine politische Frage und führt nicht dazu, dass unter der hier allein massgebenden Rechtskontrolle das öffentliche Interesse zu verneinen wäre (BVR 2022 S. 515 E. 3.4, 2004 S. 363 E. 4.3; BGer 1C_37/2017 vom 16.6.2017 E. 4.3). Auf die Bedeutung der Stationsstrasse für die Einwohnerinnen und Einwohner aus Trimstein ist aber bei der Verhältnismässigkeit der Massnahme näher einzugehen (vgl. hinten E. 4.3).

E. 3.5

Der Regierungsstatthalter hat die öffentlichen Interessen der Verkehrsplanung und -sicherheit damit zu Recht bejaht. Bei diesem Ergebnis

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 18 braucht nicht weiter geprüft werden, wie es sich mit den ebenfalls geltend gemachten Interessen betreffend den Schutz der Strasse und des angrenzenden Landwirtschaftslands sowie den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm und Luftverunreinigung an der Stationsstrasse verhält (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 22).

E. 4

Die Beschwerdeführenden bestreiten weiter die Verhältnismässigkeit der Massnahme.

E. 4.1

Das Teilfahrverbot auf der Stationsstrasse bewirkt, dass von Rüfenacht herkommende Fahrzeuge nicht mehr via die Stationsstrasse zum Gsteigweg weiter nach Richigen gelangen können – und umgekehrt –, sondern die Hauptverkehrsachsen befahren müssen. Die Massnahme ist damit grundsätzlich geeignet, das verkehrsplanerische Ziel der Gemeinde umzusetzen. Ohne den motorisierten Verkehr wird sich zudem die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr (unmittelbar) auf der Stationsstrasse und (mittelbar) auf dem Gsteigweg verbessern; das wird soweit ersichtlich auch nicht bestritten. Dennoch bezweifeln die Beschwerdeführenden die Eignung des strittigen Fahrverbots:

E. 4.1.1

Nach ihrer Ansicht wird das Verkehrssicherheitsproblem mit der gewählten Massnahme nicht gelöst, sondern nur verlagert, namentlich auf die Trimsteinstrasse, die ebenfalls schmal sei und Risiken berge (Wohnsiedlung mit Kindern im Abschnitt zwischen Stations- und Richigenstrasse, Schulweg). Zudem seien dort viel mehr Anwohnerinnen und Anwohner betroffen, die zusätzlichem Lärm und grösserer Luftverschmutzung ausgesetzt würden (vgl. Beschwerde Ziff. 1.4).

E. 4.1.2

Die Auswirkungen von geplanten Verkehrsmassnahmen (wie z.B. Art und Weise der Verkehrsverlagerungen, Zu- bzw. Abnahme von Immissionen sowie Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit) beschränken sich in der Regel nicht auf diejenigen Strassen, auf denen sie angeordnet werden (vgl. Christoph J. Rohner, a.a.O., S. 127) und lassen sich nicht immer mit der erforderlichen Gewissheit voraussehen. Das gilt vor allem dann, wenn auf

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 19 mehreren Strassen Beschränkungen eingeführt werden, die sich gegenseitig bedingen oder ergänzen, oder wenn grossflächige Umfahrungen zu erwarten sind, deren Nachteile nicht abgeschätzt werden können (vgl. VGE 2018/366-372 vom 24.2.2020 E. 6.3.2 mit Hinweis auf BGer 1C_37/2017 vom 16.6.2017 E. 3.2 betreffend ein befristetes Einbahnregime).

E. 4.1.3

Die Trimsteinstrasse dient als Kantonsstrasse dazu, den überregionalen und regionalen Verkehr aufzunehmen (vgl. Art. 7 Abs. 1 SG; Beschwerdeantwort Rz. 23 und 41). Mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten (4,5-5,5 m breite Strasse, durchgehendes Trottoir ab Wohnsiedlung bis Einmündung Richigenstrasse; vgl. Streetview auf www.google.ch/maps); Beschwerdeantwort Rz. 23; Replik S. 4 mit Fotodokumentation act. 10A; Duplik S. 3) und darauf, dass sich jedenfalls ein nicht unwesentlicher Teil des

Durchgangsverkehrs ganz auf die (noch besser ausgebauten) Rubigen- und Richigenstrasse verlagern dürfte, ist nicht zu beanstanden, wenn der Regierungsverwaltungsgericht führt die Gemeinde jedenfalls nachvollziehbar aus, selbst wenn der bauliche Zustand der Trimsteinstrasse punktuell (nicht im Gesamten) vergleichbar sei mit jenem der Stationsstrasse, habe sie keine Kenntnis, dass der Kanton als Eigentümer ein Sicherheitsdefizit festgestellt hätte oder Sanierungsmassnahmen geplant wären. Auch sie selber sei von der Bevölkerung nicht auf Handlungsbedarf hingewiesen worden. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit werde gemäss Verkehrsmessungen im Innerortsbereich aus dem Jahr 2015 eingehalten, und auf dem betroffenen Stück der Trimsteinstrasse sei kein Unfallschwerpunkt ausgewiesen. Die von den Beschwerdeführenden ebenfalls bemängelte Verzweigung Trimstein-/Richigenstrasse sei zudem vom Kanton im Frühjahr 2020 angepasst worden, weshalb sie nun dem aktuellen Standard des Kantons entspreche und kein Sicherheitsproblem (mehr) darstelle. Auch sei nicht ersichtlich, dass die Massnahme zu Mehrverkehr im Siedlungsgebiet von Trimstein führen werde (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 23 mit Hinweis auf Situationsplan Verkehrssanierung Worb als Beilage zur vorinstanzlichen Duplik, Akten RSA act. 7A3; zum baulichen Zustand auch Duplik S. 3). Weiterungen zum Ausbaustandard und zur Funktion der Trimsteinstrasse sowie zur Entwicklung der Er-
Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 20 schliessung zwischen den Gemeinden Worb und Trimstein (ÖV-Taxpunkte) sind daher nicht nötig.

E. 4.2

Die umstrittene Verkehrsmassnahme beruht auf einer Verkehrsplanung, die sachlich nachvollziehbar und durch ein legitimes öffentliches Interesse gedeckt ist (vgl. vorne E. 3.3 ff.). Es ist Sache der Gemeinde, die den örtlichen Verhältnissen und der angestrebten Zielsetzung am besten entsprechende Massnahme festzulegen; sie verfügt dabei über einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. vorne E. 2.3). Nach Ansicht der Gemeinde handelt es sich beim Teilfahrverbot um die beste Lösung zur Erreichung der angestrebten Ziele (Beschwerdeantwort Rz. 15). Soweit die Beschwerdeführenden Alternativen bzw. Vergleichslösungen vorschlagen (vgl. Beschwerde Ziff. 2 f., Replik S. 3 f., 6 ff.), ist Folgendes festzuhalten:

E. 4.2.1

Mit ihrem Sanierungsprojekt für die Stationsstrasse (vgl. vorne E. 2.6 und 3.3) kommt die Gemeinde der Aufgabe nach, die Gemeindestrasse zu unterhalten und wenn nötig zu reparieren (Art. 41 Abs. 1 SG; vgl. Beschwerde Ziff. 1.1; Duplik S. 4). Zwar trifft zu, dass sich die Verkehrssicherheitsprobleme mit Instandsetzungsmassnahmen etwas entschärfen würden; bei einer reinen Instandstellung bleiben die gefährlichen Kreuzmanöver allerdings bestehen. Zudem würde damit das Hauptziel nicht erreicht, den Durchgangsverkehr auf der Stationsstrasse zu unterbinden und auf die Hauptachsen zu verlegen.

E. 4.2.2

Die Beschwerdeführenden stören sich weiter daran, dass die strittige Verkehrsmassnahme nicht nach der Art des Verkehrs differenziert, zumal sie als Anwohnende der Ortschaft Trimstein ein erhebliches Interesse am direkten Zugang zum öffentlichen Nahverkehr hätten (vgl. Beschwerde Ziff. 2). Ein Fahrverbot mit Zubringerdienst für Anwohnerinnen

und Anwohner von Trimstein ist strassenverkehrsrechtlich indes nicht zulässig, weil sich der Bahnhof nicht im Abschnitt des Fahrverbots befindet. Die Beschwerdeführenden schlagen vor, dass die Durchfahrt für Anwohnende von Trimstein (und Richigen) zugelassen werden soll (vgl. Abbildung einer möglichen Signalisation in Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 301). Eine solche Variante sei zum Beispiel auch für Einwohnerinnen und Einwohner von Brenzikofen und Bleiken möglich gewesen (vgl. Fotos in Akten RSA pag. 255 f.). Vorab ist mit der Gemeinde festzuhalten, dass daraus kein Anspruch auf

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 21 Gleichbehandlung (im Unrecht) abgeleitet werden kann, zumal es hierfür vergleichbare Verhältnisse braucht, woran es bei den örtlich begründeten Verkehrsmassnahmen in der Regel fehlt. Eine im Sinn der Beschwerdeführenden im Grundsatz denkbare Variante wäre der Zusatz «Mit schriftlicher Ausnahmegestattung» (vgl. Art. 17 Abs. 1 SSV). Es leuchtet indes ein, dass eine generelle Ausnahme für die Bewohnerinnen und Bewohner von Trimstein die Verkehrsmassnahme weitgehend obsolet machen würde, erfüllt doch ein Verbot mit zu vielen Ausnahmen seinen primären Zweck nicht mehr (vgl. für diese Überlegung auch BVR 2008 S. 360 E. 4.4.3 betreffend ein Fahrverbot mit Zubringerdienst). Nach Schätzungen der Gemeinde stammt ca. ein Drittel des Verkehrsaufkommens aus Trimstein (vgl. «Handzählung (Abendspitze)» in der Dokumentation des Beteiligungsforums vom 17.6.2019 S. 10, Akten Gemeinde «Register Abklärungen»; Protokoll Augenschein, Akten RSA pag. 301; Beschwerdeantwort Rz. 29). Die Beschwerdeführenden bestreiten die Höhe des Verkehrsaufkommens auf der Stationsstrasse an sich nicht (vgl. dWV von 1'628 bzw. DTV von 1'480; vorne E. 3.2), sind aber der Ansicht, dass der von der Gemeinde beabsichtigte Zweck auch mit einer Ausnahme für Personen aus Trimstein/Richigen erreicht werden könnte, weil nur ein kleiner Bruchteil des Verkehrs bestehen bleiben würde (vgl. Beschwerde Ziff. 1.2 und Replik S. 7 ff. mit konkreten eigenen Berechnungsannahmen anhand der 233 Haushalte in Trimstein). Es trifft zu, dass die in den Akten liegenden Verkehrszählungen keine Auskunft zum Anteil des überregionalen/regionalen Verkehrs geben. Es leuchtet indes auch ohne weitere Erhebungen ein, dass bei der vorgeschlagenen Ausnahmeregelung ein namhafter Verkehrsanteil verbleibt (angefochtener Entscheid Materielles E. 7.2). Das zeigt nicht zuletzt die grosse Zahl der Beschwerdeführenden. Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Regierungsstatthalter für diese Feststellung nicht weitere Abklärungen vorgenommen hat; solche sind auch vor Verwaltungsgericht nicht nötig (vgl. vorne E. 2.6). Wie die Gemeinde zutreffend festhält, sind Verkehrszählungen in der Praxis oft nur mit unverhältnismässigem Aufwand durchzuführen und hier auch nicht erforderlich (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 29; Duplik S. 6). Darüber hinaus stellt sich die Frage nach der Rechtsgleichheit: Vom Fahrverbot betroffen sind auch andere Nachbargemeinden, nicht nur die Ortschaft Trimstein. Anders als die Beschwerdeführenden meinen, handelt es sich nicht um eine willkürliche Ausdehnung des Fahrverbots auf Trimstein; namentlich ist Richi-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 22 gen in einem ähnlichen Ausmass betroffen. Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Gemeinde sämtliche Verkehrsteilnehmenden gleich behandeln will, welche die Stationsstrasse zur Durchfahrt benutzen. Der Wohnsitz ist ein ungeeignetes Kriterium, um Ausnahmen vom Fahrverbot vorzusehen (vgl. auch BVE 9.11.2006, in BVR 2008 S. 42 E. 3d mit Hinweis auf RR AG 3.8.1994, in ZBl 1996 S. 32 E. 4d). Im Übrigen weist die

Gemeinde zu Recht darauf hin, dass eine solche Ausnahmeregelung mit einem grossen Verwal- tungs- und Kontrollaufwand verbunden wäre (vgl. Duplik S. 7 mit Hinweis auf die Stellungnahme der Kantonspolizei vom 5.6.2020, in Akten RSA act. 7A3). Daran ändert nichts, was die Beschwerdeführenden gegen das Kontrollargument vorbringen (z.B. Kontrollmöglichkeit über Polzeisystem GERES oder Meldebescheinigung; vgl. Replik S. 9 f.). Weitere Sachver- haltsabklärungen dazu erübrigen sich.

E. 4.2.3

Ein (Teil-)Fahrverbot ab der Kreuzung «Niederhaus» nach Richigen (Gsteigweg) lehnt die Gemeinde ab, weil damit das verkehrsplanerische An- liegen und die weiteren Ziele nicht erreicht werden könnten; insofern ist diese Massnahme nicht gleich wirksam wie die Anordnung der Gemeinde. Auch wenn sich damit der Durchgangsverkehr in gewissem Mass reduzieren würde, würde der Verkehrsstrom von und nach Trimstein nach wie vor bestehen bleiben (vgl. Beschwerdeantwort Rz. 33). Ähnlich verhält es sich mit dem Vorschlag der Beschwerdeführenden, auf der Stationsstrasse statt ein allgemeines Fahrverbot für Motorfahrzeuge nur eines für Lastwagen zu sig- nalisieren; der Schwerverkehrsanteil auf der Stationsstrasse liegt bei knapp 3 % (Durchschnitt LW-Anteil in beide Richtungen), weshalb der allergrösste Teil des Verkehrsaufkommens verbleiben würde (vgl. Protokoll Verkehrszäh- lung vom 4.-10.12.2018 S. 1, Akten Gemeinde Register «Abklärungen»; Be- schwerdeantwort Rz. 34). Schliesslich mag zutreffen, dass der Verkehr mit einer Geschwindigkeitsreduktion in einem gewissen Ausmass beruhigt wer- den könnte. Allerdings bestünde die Möglichkeit des Befahrens der Strasse für den Durchgangsverkehr nach wie vor. Eine Geschwindigkeitsreduktion kann somit nicht die gleiche Wirkung entfalten, weil der Verkehr zwar ver- langsamt, aber nur in geringerem Ausmass verlagert wird (vgl. BVR 2008 S. 360 E. 3.6.2). Gleiches gilt für das vorgeschlagene Einbahnregime, zumal damit die Hälfte des Verkehrsaufkommens und die damit verbundenen Ver- kehrssicherheitsprobleme für den Langsamverkehr fortbestehen (Kreuzma-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 23 növer; vgl. angefochtener Entscheid Materielles E. 7.2; Beschwerdeantwort Rz. 36 f.).

E. 4.3

Zur Zweck-Mittel-Relation ergibt sich Folgendes:

E. 4.3.1

Die Beschwerdeführenden wohnen nicht an der Stationsstrasse; die Zufahrt zu den wenigen Wohnhäusern und zum Sportplatz bleibt mit der ge- planten Ausnahmeregelung zugelassen (vorne Bst. A). Die Beschwerdefüh- renden weisen allerdings auf die Bedeutung der Stationsstrasse für die Ort- schaft Trimstein hin und machen geltend, dass die direkte Verbindung zum Bahnhof Worb SBB und damit ihr Zugang zum öffentlichen Nahverkehr ein- geschränkt werde («strassenverkehrsmässige Grundversorgung», Be- schwerde Ziff. 1.1, 1.3 und 2).

E. 4.3.2

Heute können die Anwohnerinnen und Anwohner von Trimstein den Bahnhof Worb direkt via die Stationsstrasse erreichen (Distanz von rund 900 m und Fahrzeit von 1 Minute, gemessen ab Seite «Niederhaus», ein- gangs Stationsstrasse). Das umstrittene Fahrverbot bewirkt, dass die Be- schwerdeführenden für die Fahrt zum Bahnhof auf die Trimstein-

sowie die Richigen- und Rubigenstrasse ausweichen und via Ortskern Worb fahren müssen (Distanz von 2,9 km und Fahrzeit von 4 Minuten, je nach Verkehrsaufkommen mehr; vgl. Routenplaner auf www.google.ch/maps; angefochtener Entscheid Materielles E. 7.3; Beschwerdeantwort Rz. 39 f. mit Ausdruck aus Google Maps, act. 6A). Es resultiert also eine zusätzliche Wegstrecke von 2 km und die Fahrzeit verlängert sich um mindestens 3 Minuten. Damit ist erstellt, dass sich eine längere Strecke und Fahrzeit für Personen aus Trimstein ergibt; weitere Abklärungen (Gutachten, Augenschein) dazu sind nicht erforderlich (vgl. Beschwerde Ziff. 1.3 mit einem Distanzvergleich von der Kreuzung «Niederhaus» via Stationsstrasse bis Einmündung Rubigenstrasse [950 m] bzw. via Trimsteinstrasse bis Einmündung Richigenstrasse [1,1 km]; vorne E. 2.6). Dass der zusätzliche Zeitaufwand zu Hauptverkehrszeiten bis zu 20 Minuten betragen soll, wird von der Gemeinde als aktenwidrig bestritten (Replik S. 7 und Duplik S. 5). Diese Annahme erscheint auch dem Verwaltungsgericht nicht plausibel oder dürfte – wenn überhaupt – nur in seltenen Fällen zutreffen.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 24

E. 4.3.3

Es ist nachvollziehbar, dass die Bewohnerinnen und Bewohner von Trimstein kurze Fahrwege zum SBB-Bahnhof, zur Landi und zur Autobahnauffahrt Rubigen schätzen und gerne die direkte Verbindung via die Stationsstrasse benutzen, um nicht den längeren Weg über das Hauptverkehrsstrassennetz durch Worb fahren zu müssen. Der zusätzliche Strecken- und Zeitaufwand ist den Beschwerdeführenden indes zuzumuten. Die Zufahrt zum Bahnhof ist von der Rubigenstrasse her (Westseite) nach wie vor ohne weiteres möglich (via Hauptverkehrsstrassen Richigen- und Rubigenstrasse, beides Kantonsstrassen Kategorie B; vgl. Geoportal des Kantons Bern, Karte «Übergeordnetes Strassennetz», einsehbar unter: www.map.apps.be.ch/pub). Für den Fall, dass der Weg mit dem Fahrrad oder Motorfahrrad zurückgelegt wird, ergibt sich gar keine Einschränkung. Die gewünschten Fahrziele sind nach wie vor gut erreichbar, allenfalls unter Inkaufnahme eines (nicht sehr grossen) Umwegs. Die Stationsstrasse erfüllt ihre Funktion als Gemeindestrasse nach wie vor, auch wenn sie unter anderem für die Bewohnerinnen und Bewohner von Trimstein künftig nicht mehr mit dem Auto oder Motorrad befahrbar sein wird (vgl. Art. 8 SG). Für den motorisierten lokalen Verkehr zwischen den Gemeinden Münsingen (Trimstein) und Worb steht die Trimsteinstrasse zur Verfügung. Ein Recht auf unveränderte Beibehaltung einer vorteilhaften Verkehrssituation gibt es nicht (so schon Fritz Gygi, Verwaltungsrecht, 1986, S. 238 f.). Ebenso wenig ist ein (Rechts-)Anspruch anerkannt, auch Kürzestdistanzen auf dem direktesten Weg mit dem Motorfahrzeug zurücklegen zu können (vgl. BVR 2004 S. 363 E. 5.8). Es ist ohne weiteres zumutbar, die direkte Strecke zum Bahnhof zu Fuss oder mit dem Fahrrad oder stattdessen mit dem Auto über das Hauptstrassennetz zurückzulegen. Im Übrigen befinden sich weitere Bahnhöfe mit Park&Ride-Angebot in der Nähe von Trimstein, auch wenn sie von den Beschwerdeführenden nicht als gleichwertige Alternativen beurteilt werden (z.B. Tägertschi und Rubigen; vgl. Beschwerdeantwort Rz. 44; Akten RSA pag. 281).

E. 4.3.4

Die mit der Verkehrsmassnahme verfolgten Zielsetzungen (Entlastung von Durchgangsverkehr, Verkehrslenkung auf Hauptverkehrsachsen und Sicherheit für den

Langsamverkehr) rechtfertigen im Ergebnis die damit einhergehende Einschränkung für die betroffenen Personen (vgl. für diese Würdigung z.B. auch VGE 2018/366-372 vom 24.2.2020 E. 7.2.3, 2018/374

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 25 vom 24.2.2020 E. 4.5.3). Anders als die Beschwerdeführenden geltend machen, hat der Regierungsstatthalter die auf dem Spiel stehenden Interessen zutreffend gewürdigt; er ist im Ergebnis zu Recht zum Schluss gekommen, dass die öffentlichen Interessen am Fahrverbot die entgegenstehenden Interessen (Erreichbarkeit öffentlicher Nahverkehr auf kürzerem Weg) überwiegen (vgl. angefochtener Entscheid Materielles E. 7.3).

E. 4.4

Nach dem Gesagten hat die Vorinstanz die strittige Verkehrsbeschränkung zu Recht als verhältnismässig beurteilt. Der angefochtene Entscheid hält der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde erweist sich in allen Teilen als unbegründet und ist abzuweisen.

E. 5

Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftbarkeit kostenpflichtig (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). Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht: 1. Die Beschwerde wird abgewiesen. 2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 4'000.--, werden den Beschwerdeführenden auferlegt. 3. Es werden keine Parteikosten gesprochen. 4. Zu eröffnen: - Beschwerdeführende - Beschwerdegegnerin

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 26 - Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland - Bundesamt für Strassen und mitzuteilen: - Tiefbauamt des Kantons Bern Der Abteilungspräsident: Die Gerichtsschreiberin: Rechtsmittelbelehrung Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 01.12.2022, Nr. 100.2021.242U, Seite 27 Anhang: Situationsplan Stationstrasse Massnahmen Durchfahrtsverkehr, Akten Gemeinde Register «GR/SIK»:

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