

ENTSCHEID DER BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION

RA Nr. 140/2005/29

Bern, 18. Februar 2008

in der Beschwerdesache zwischen

A. _____
Beschwerdeführer 1

vertreten durch Herrn Rechtsanwalt lic. iur. B. _____

C. _____
Beschwerdeführer 2

D. _____
Beschwerdeführer 3



und

Oberingenieurkreis II (TBA OIK II), Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern

Einwohnergemeinde Köniz, Direktion Planung, Umwelt und Verkehr, Landorfstrasse 1,
3098 Köniz

betreffend die Verfügung des Oberingenieurkreises II des Tiefbauamtes vom 6. Juli 2005
(Amtsbezirk Bern, Gemeinde Köniz; Verkehrsbeschränkungsverfügung, Signalisation)

I. Sachverhalt

1. Mit Verfügung vom 10. Oktober 2001 genehmigte die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) den Strassenplan Korrektur Köniz-/Schwarzenburgstrasse. Der Strassenplan sah insbesondere folgende baulichen Massnahme vor: Bau von verschiedenen Kreiseln, Neuanlage von Gehwegen, Bau von Mittelzonen und Fussgängerquerungsinseln sowie Markierung von Radstreifen, Busbevorzugungsspuren

und Fussgängerstreifen. Das Projekt war Teil des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Kantons- und Gemeindestrassen im Zentrum von Köniz. Es hatte den Zweck, die Verkehrssituation auf der Köniz- und der Schwarzenburgstrasse zu verbessern und das Ortszentrum Köniz städtebaulich aufzuwerten. Die Ziele dieser Zentrumsgestaltung wurden mit den Begriffen Aufwertung, Verdichtung und Koexistenz umrissen. Es ging darum, das Zentrum von Köniz als Einkaufs-, Identifikations- und Begegnungsort zu stärken und es in einen attraktiven, urbanen, seiner Nutzung angemessenen Raum umzugestalten. Mit der neuen Gestaltung wollte man sicherstellen, dass der bestehende und der durch die Nutzungsverdichtung verursachte zusätzliche Verkehr verarbeitet werden kann. Zudem wurde bezweckt, die Köniz-/Schwarzenburgstrasse durch eine Reduktion der Trennwirkung und durch bessere Bedingungen für den Langsamverkehr in den Dienst des Zentrums zu stellen.¹

2. Im Rahmen der Forschung im Strassenwesen² wurde das Thema „flächige Querung von Strassen ohne Vortritt für Fussgänger (fussgängerstreifenlose Ortszentren)“³ aufgegriffen und einer Arbeitsgemeinschaft⁴ zur Bearbeitung übertragen. Diese stellte am 11. Februar 2004 das Gesuch für die Durchführung eines zeitlich befristeten Versuchs ohne Fussgängerstreifen auf dem Bläuackerplatz.⁵ Von besonderem Interesse für die Forschungsarbeit seien Beispiele, bei denen der Zustand mit und ohne Fussgängerstreifen im selben Strassenraum untersucht werden könne. Der Oberingenieurkreis II des Tiefbauamts (OIK II) und die Gemeinde Köniz waren einverstanden.

Mit dem Verkehrsversuch im Zentrum von Köniz auf der Schwarzenburgstrasse im Bereich zwischen der Stapfenstrasse und dem Kreisel Schwarzenburg-/Könizstrasse wurde dem klassischen Verkehrsregime (Tempo 50 mit Fussgängerstreifen) ein neues Regime (Tempo 30 ohne Fussgängerstreifen) gegenübergestellt.⁶ In einer ersten Phase wurden

¹ Daniel Matti/Marco Ghielmetti/Ueli Weber/Suzanne Michel, Zufrieden mit dem neuen Zentrum? - Erfolgskontrollen Zentrumsgestaltung Köniz und Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse, Bern 2007 (nachfolgend: Erfolgskontrollen Zentrumsgestaltung Köniz und Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse), S. 4; http://www.bve.be.ch/site/index/tba/bve_tba_dok_haupt/bve_tba_dok_bernmodell.htm

² Forschungsprojekt der Vereinigung Schweizer Verkehrsingenieure (SVI); vgl. Übersicht SVI-Forschung <http://www.svi.ch/udb/cproIP6ttzSVI-Forschung.pdf>

³ SVI 2002/001

⁴ bestehend aus dem Ingenieur- und Planungsbüro Ghielmetti, Winterthur und dem Institut für angewandte Psychologie, Zürich

⁵ Beilage 7 zur Vernehmlassung des TBA vom 2. September 2005

⁶ Metron/Ingenieurbüro Ghielmetti/Institut für angewandte Psychologie IAP, Fussgängerloses Ortszentrum Köniz, Auswertung Verkehrsversuch, 28. Juni 2005, S. 2, Beilage 1 zur Vernehmlassung des TBA vom 2. September 2005 (nachfolgend: Bericht „Auswertung Verkehrsversuch“)

drei Fussgängerstreifen in Betrieb genommen. Einer befand sich nördlich des Kreisel Bläuackerplatz, einer bei der Einmündung des Sonnenwegs in die Schwarzenburgstrasse und einer beim Kreisel Schwarzenburg-/Könizstrasse. Diese klassische Zone wurde im Dezember 2004 untersucht. In einer zweiten Phase wurde auf die drei Fussgängerstreifen verzichtet und die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 festgelegt. Für die Durchführung dieses Versuchs erstellte der OIK II ein Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit⁷ und verfügte am 11. April 2005 die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h für die Zeit vom 2. Mai bis 1. Juli 2005 auf der Kantonsstrasse Nr. 232 Bern - Köniz - Schwarzenburg, zwischen dem Kreisel Köniz-/Schwarzenburgstrasse und dem Kreisel Stapfen sowie auf der Gemeindestrasse Sonnenweg zwischen der Schwarzenburgstrasse und der Abzweigung zum Bahnhof.⁸ Die neue Zone wurde im Mai und Mitte Juni 2005 untersucht.

An der Medienkonferenz vom 30. Juni 2005 orientierten der OIK II und die Gemeinde Köniz über das Ergebnis des Verkehrsversuchs und über das weitere Vorgehen. Aufgrund der überwiegenden positiven Aspekte wurde entschieden, den fussgängerstreifenlosen Zustand und Tempo 30 beizubehalten und die Situation mit verschiedenen Zusatzmassnahmen zu verbessern.⁹ Aus diesem Grund erliess der OIK II am 30. Juni 2005 eine Verkehrsbeschränkungsverfügung für die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Kantonsstrasse Nr. 323 Bern - Köniz - Schwarzenburg, zwischen dem Kreisel Köniz-/Schwarzenburgstrasse und dem Kreisel Stapfen sowie auf der Gemeindestrasse Sonnenweg zwischen der Schwarzenburgstrasse und der Abzweigung zum Bahnhof. Einer allfälligen Beschwerde wurde die aufschiebende Wirkung entzogen. Die Verfügung wurde im Amtsblatt des Kantons Bern Nr. 27 vom 6. Juli 2005 veröffentlicht.

3. Gegen diese Verfügung haben der Beschwerdeführer 1 am 3. August 2005, der Beschwerdeführer 2 am 5. August 2005 und der Beschwerdeführer 3 am 6. August 2005 bei der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) Beschwerde erhoben. Alle Beschwerdeführer beantragen sinngemäss insoweit die Aufhebung der Verfügung, als mit der Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h die Fussgängerstreifen aufgehoben

⁷ Gutachten vom 11. April 2005 nach Art. 32 Abs. 3 SVG, Beilage 7 zur Vernehmlassung des TBA vom 2. September 2005

⁸ publiziert im Amtsblatt Nr. 16 vom 20. April 2005

⁹ Kein Fussgängerstreifen, aber Tempo 30 in Köniz, Medienmitteilung des Kantons Bern vom 30. Juni 2005, <http://www.be.ch/web/index/kanton/kanton-mediencenter/kanton-mediencenter-mm/kanton-mediencenter-mm-archiv.htm>

werden.

Der Beschwerdeführer 1 stellt zudem den Antrag, es sei festzustellen, dass die Entfernung von Fussgängerstreifen einer Ausschreibung bedürfe. Des Weiteren sei der Verkehrsversuch zu verlängern, ein neues Gutachten zu erarbeiten und eine erneute Ausschreibung vorzunehmen. Eventualiter sei ein neuer Verkehrsversuch durchzuführen mit Fussgängerstreifen, aber ohne 50-m-Regel¹⁰. Subeventualiter seien andere Verkehrsanordnungen zu suchen, die dem Fussgänger eine vortrittsberechtigte Querung erlaubten. Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, die Aufhebung der Fussgängerstreifen führe zu einer Benachteiligung der Fussgängerinnen und Fussgänger, die sich verunsichert fühlten. Die Ausschreibung sei unvollständig gewesen und das Gutachten ungenügend.

Der Beschwerdeführer 2 beantragt, die Bewilligung sei nur zu erteilen, wenn folgende Auflagen erfüllt seien: Blinden und sehbehinderten Fussgängern sei die sichere Überquerung der Kantonsstrasse in Köniz zu gewährleisten. Blinden und sehbehinderten Fussgängern sei das vortrittsberechtigte Überqueren dieser Strassenabschnitte mittels taktil auffindbarer Fussgängerstreifen zu gewährleisten. Blinden und sehbehinderten Fussgängern sei die Möglichkeit der räumlichen Orientierung zu gewährleisten. Die groben Baufehler seien zu beseitigen. Er macht geltend, ohne Fussgängerstreifen sei es sehbehinderten Menschen nicht möglich festzustellen, wo sie die Fahrbahn sicher queren könnten.

Der Beschwerdeführer 3 stellt den Antrag, ein definitives Regime sei an folgende Bedingungen zu knüpfen: Für die Abgrenzung Fahrbahn/Fussgängerbereich und die Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn seien Lösungen vorzukehren, die den Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit gemäss Norm SN 521 500 und den Richtlinien Behindertengerechte Fusswegnetze/Strassen-Wege-Plätze (SWP) gerecht würden. Insbesondere seien die Fussgängerstreifen wieder anzubringen, wobei dabei die Abgrenzungen Fussverkehrsflächen/Fahrbahn und Hindernisse taktil erkennbar gestaltet werden sollen. Sehbehinderte und blinde Fussgängerinnen und Fussgänger seien auf Fussgängerstreifen angewiesen.

4. Das TBA beantragt in seiner Stellungnahme vom 2. September 2004 (richtig: 2005),

¹⁰ d.h. der Bestimmung von Art. 47 VRV, wonach Fussgängerinnen und Fussgänger Fussgängerstreifen benutzen müssen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind

die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 1 sei nicht einzutreten, soweit Anliegen der Behinderten vorgebracht würden. Die Beschwerdeführer 2 und 3 hätten nachzuweisen, dass sie sich seit mindestens zehn Jahren für die besonderen Belange der Behinderten einsetzten. Auf die Beschwerden sei nicht einzutreten, soweit sie sich auf die Aufhebung der Fussgängerstreifen und die damit zusammenhängenden Fragen beziehen würden. Fussgängerstreifen seien Markierungen, das entsprechende Signal ein so genanntes Hinweissignal. Die Aufhebung der Fussgängerstreifen müsse deshalb nach Art. 107 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 107 Abs. 1 SSV¹¹ weder verfügt noch publiziert werden. Daher könne dagegen auch keine Beschwerde erhoben werden. Möglich sei nur eine Einsprache gemäss Art. 106 Abs. 1 Bst. b SSV.

Ebenso wenig könne auf Begehren eingetreten werden, die bauliche Massnahmen verlangten.

Das TBA macht geltend, in Anlehnung an Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen¹² seien auf Strassenabschnitten mit einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h keine Fussgängerstreifen zugelassen. Bei der Ausführung sei auf die Bedürfnisse und die Sicherheit von behinderten Menschen im Rahmen der Verhältnismässigkeit Rücksicht genommen worden. Fussgängerstreifen würden objektiv keine Sicherheit bieten. Der Versuch habe gezeigt, dass ohne Fussgängerstreifen die Aufmerksamkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer und damit die Sicherheit zugenommen haben. Eine Verlängerung des Versuchs oder ein neuer Versuch mache keinen Sinn. Auch ohne Versuch werde jedoch das Verkehrsgeschehen laufend beobachtet. Die Abschaffung der 50 m-Regel würde einen Verstoss gegen Bundesrecht darstellen. Das FWG¹³ und das BehiG¹⁴ seien zudem nicht verletzt. Im Weiteren sei Blinden und Sehbehinderten nach Art. 6 Abs. 4 VRV¹⁵ stets der Vortritt zu gewähren, wenn diese durch Hochhalten des weissen Stocks anzeigten, dass sie die Fahrbahn überqueren wollten.

5. In ihrer Stellungnahme vom 8. November 2005 beantragte die Gemeinde Köniz, alle Beschwerden seien als unbegründet abzuweisen. Die Einführung des Verkehrsregimes im

¹¹ Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

¹² Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (Verordnung über die Tempo-30-Zonen; SR 741.213.3)

¹³ Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704)

¹⁴ Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3)

¹⁵ Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; RS 741.11)

Zentrum von Köniz sei in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe erarbeitet worden. Die Gemeinde Köniz stehe daher voll und ganz hinter der Verfügung des OIK II vom 6. Juli 2005. Vertreter der Behindertenorganisationen hätten ihre Bedürfnisse als vollwertige Mitglieder in der Arbeitsgruppe einbringen können. Ihre Anliegen seien aufgenommen und in die Praxis umbesetzt worden. Die Massnahmen würden Ende November 2005 vor Ort überprüft. Wenn nötig würden weitere Optimierungen vorgenommen.

6. Das Rechtsamt der BVE, welches die Beschwerdeverfahren für die BVE leitet¹⁶, vereinigte die Beschwerdeverfahren, führte den Schriftenwechsel durch und edierte die Vorakten.

Mit Schreiben vom 14. November 2005 teilte der OIK II mit, dass die Schwarzenburgstrasse zwischen dem Bläuackerplatz und der Könizstrasse in die Tempo-30-Zone der angrenzenden Gemeindestrassen integriert werde, und er orientierte über weitere Massnahmen im fraglichen Streckenabschnitt. Insbesondere werde die Mittelzone zwischen dem Sonnenweg und der Könizstrasse durchgehend auf zwei Meter verbreitert. Die Fussgängerinnen und Fussgänger erhielten dadurch eine komfortablere Querungshilfe und die schaleren Fahrbahnen bewirkten langsamere Fahrgeschwindigkeiten. Um sehbehinderten Personen das Queren der Schwarzenburgstrasse und des Sonnenweges zu erleichtern, würden mit Orientierungslinien auf dem Trottoir und Aufmerksamkeitsfelder am Strassenrand und auf der Mittelzone vier Übergänge markiert, welche mit dem Stock ertastet werden könnten. Einzelne Massnahmen seien bereits realisiert, andere würden bis Ende Jahr umgesetzt. Es sei eine städtebauliche Entwicklung in Gang, bei der vor allem bei der Platzgestaltung auf Randabschlüsse mit Niveaudifferenz und auf Fussgängerstreifen verzichtet werde. Ein Vertreter einer Behindertenorganisation habe anlässlich einer Zusammenkunft erklärt, diese Entwicklung solle mit vorliegendem Beschwerdeverfahren gestoppt werden. Der OIK II sei an einer behindertengerechten Lösung interessiert und strebe deren Erarbeitung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung an. Lösungen für Situationen ohne Fussgängerstreifen müssten gefunden werden.

¹⁶ Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (OrV BVE; BSG 155.221.191)

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2005 orientierte der OIK II über eine Aussprache mit den Behindertenorganisationen. Als Ergebnis sei vereinbart worden, dass gemeinsam mit der schweizerischen Fachstelle Lösungen erarbeitet werden sollen für die Kennzeichnung der Trottoir- und Fahrbahnrande sowie für Querungshilfen für Sehbehinderte und Blinde in einer Tempo-30-Zone.

Das Rechtsamt der BVE holte beim OIK II die Genehmigungsakten zum Strassenplan Korrektur Köniz vom 10. Oktober 2001 und bei der Gemeinde Köniz den Richtplan Verkehr ein. Mit Schreiben vom 20. Juli 2006 teilte der OIK II mit, dass die Gespräche mit der Schweizerischen Fachstelle für das hindernisfreie Bauen zu keinem Ergebnis geführt habe. Er wies darauf hin, dass der Schlussbericht zum Forschungsauftrag in der nächsten Zeit erscheinen werde und beantragt, diesen zu gegebener Zeit einzuholen. Am 22. August 2006 reichte der OIK II eine Wirkungsanalyse zur Umgestaltung Zentrum Köniz ein. Am 3. April 2007 reichte der OIK II den Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“¹⁷ ein. Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, Schlussbemerkungen zum Verfahren einzureichen.

7. Auf die Rechtsschriften und Akten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den Erwägungen zurückzukommen sein.

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Bei der umstrittenen Verkehrsmassnahme (Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h) handelt es sich um eine so genannte funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG.¹⁸ Die BVE ist für den Entscheid über die Beschwerden gegen die Verfügung des OIK II vom 30. Juni 2005 (publiziert am 6. Juli 2005) zuständig (Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG¹⁹).

¹⁷ Schlussbericht des Forschungsauftrages SVI 2002/001 betreffend Fussgängerstreifenlose Ortszentren (nachfolgend: Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“)

¹⁸ vgl. BGer 2A.38/2006 vom 13.7.2006, E. 1.1

¹⁹ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

b) Die Beschwerden sind innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden (Art. 67 Abs. 1 VRPG). Sie enthalten einen Antrag und eine Begründung (Art. 32 Abs. 2 VRPG). Der Beschwerdeführer 1 hat die mangelhafte Unterschrift innert der angesetzten Nachfrist verbessert (Art. 33 Abs. 1 und 2 VRPG).

2. Beschwerdelegitimation

a) Laut Art. 65 VRPG ist zur Verwaltungsbeschwerde befugt, wer ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung hat (Bst. a) und jede andere Person, Organisation oder Behörde, die durch Gesetz oder Dekret dazu ermächtigt ist (Bst. b).

b) Die Beschwerdeführer sind Vereine im Sinne der Art. 60 ff ZGB²⁰. Die angefochtene Verfügung trifft sie nicht wie Privatpersonen. Das Strassenverkehrsrecht des Bundes sieht kein spezielles Verbandsbeschwerderecht gegen Verkehrsanordnungen vor.²¹ Nach den allgemeinen Grundsätzen sind die Beschwerdeführer daher nur dann zur Beschwerde befugt, wenn sie laut ihren Statuten die in Frage stehenden Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten haben und die Mehrheit oder doch eine Grosszahl der Mitglieder selbst zur Einreichung einer Beschwerde legitimiert wären (so genannte egoistische Verbandsbeschwerde).²² Die Beschwerdeführer sind alle gesamtschweizerisch tätig bzw. nehmen Mitglieder aus der ganzen Schweiz auf. Es ist daher offensichtlich, dass keine grosse Anzahl der Vereinsmitglieder in der unmittelbaren Umgebung des betreffenden Kantonsstrassenstückes wohnt. Es fehlt daher von vornherein an einer genügend grossen Anzahl der Verbandsmitglieder, die von der umstrittenen Verkehrsmassnahme betroffen sind.

c) Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, er sei gestützt auf das FWG zur Beschwerde ermächtigt.

Laut Art. 14 Abs. 1 Bst. b FWG sind die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) anerkannten Fachorganisationen von

²⁰ Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 201)

²¹ VPB 55.32 E. 3, 53.26 E. 6

²² Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 65 N. 15; BGE 130 II 514 E. 2.3.3, 124 II 293 E. 3d; VPB 65 10

gesamtschweizerischer Bedeutung in eidgenössischen und kantonalen Verfahren unabhängig von den übrigen verfahrensrechtlichen Bestimmungen zur Beschwerde berechtigt. Voraussetzung für die Beschwerdeberechtigung ist, dass sie in der Verordnung des UVEK²³ namentlich aufgelistet ist.²⁴ Der Beschwerdeführer 1 fehlt auf dieser Liste. Er belegt aber, dass er früher den Namen E._____ trug und 1999 eine Namensänderung vorgenommen hat. Unter diesem Namen ist er in Art. 1 Bst. a der Verordnung des UVEK aufgeführt. Der Beschwerdeführer 1 gilt also als beschwerdelegitimierte Fachorganisation im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Bst. b FWG.

Der Beschwerdeführer 1 ist von Bundesrecht wegen zur Beschwerde befugt, soweit ihm die Fuss- und Wanderweggesetzgebung des Bundes ein Beschwerderecht einräumt.²⁵ Seine Beschwerde muss zu einer Abwendung von Nachteilen für die Fuss- und Wanderwege beitragen.²⁶ Er kann sein Beschwerderecht nur gegen Verfügungen über Aufhebung und Ersatz von Fuss- und Wanderwegen ausüben, ist jedoch nicht legitimiert, Verfügungen über die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit anzufechten.²⁷ Ebenso wenig gehört er zu den Organisationen, die gestützt auf das BehiG zur Beschwerde berechtigt wäre. Insoweit kann auf seine Beschwerde nicht eingetreten werden.

Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, die Fussgängerstreifen seien Teil des Fuss- und Wanderwegnetzes. Ihre Aufhebung unterstehe daher gemäss Art. 7 FWG der Ersatzpflicht. Soweit die Aufhebung der Fussgängerstreifen Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens ist (vgl. dazu Erwägung 4), kann auf die Beschwerde eingetreten werden.

d) Die Beschwerdeführer 2 und 3 machen geltend, sie seien gestützt auf das BehiG zur Beschwerde ermächtigt.

Das BehiG hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind (Art. 1 Abs. 1 BehiG). Es regelt in den Art. 7 und 8 BehiG die Rechtsansprüche bei Benachteiligungen im

²³ Verordnung des UVEK vom 16. April 1993 über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege, SR 704.5

²⁴ Isabelle Häner, Die Beteiligten im Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, S. 490, Rz. 1043

²⁵ Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 65 N. 22, Alfred Kölz/Jürg Bossart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. Aufl. 1999, § 21 N. 77 f., N87;

²⁶ Häner, a.a.O., S. 491, Rz 1045

²⁷ Peter M. Keller, Das Beschwerderecht der Umweltorganisationen, in: AJP 1995, S. 1125 und 11 27; a.M. Häner, a.a.O., N. 1045, Reto Nutt, Das Beschwerderecht ideeller Vereinigungen, insbesondere nach Art. 14 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG), ZBI 1992, S. 265

Zusammenhang mit Bauten, Einrichtungen, Fahrzeugen und Dienstleistungen. Wer im Sinne von Art. 2 Abs. 3 BehiG benachteiligt wird, kann im Falle eines Neubaus oder einer Erneuerung einer Baute oder Anlage im Sinne von Art. 3 Bst. a, c und d BehiG während des Baubewilligungsverfahrens von der zuständigen Behörde verlangen, dass die Benachteiligung unterlassen wird (Art. 7 Abs. 1 Bst. a BehiG). Wenn das Fehlen der gesetzlich gebotenen Vorkehrungen im Baubewilligungsverfahren nicht erkennbar war, kann ausnahmsweise nach Abschluss des Baubewilligungsverfahrens im Zivilverfahren ein Rechtsanspruch auf Beseitigung geltend gemacht werden (Art. 7 Abs. 1 Bst. b BehiG). Die Beschwerdeführer 2 und 3 sind beschwerdeberechtigte Behindertenorganisationen im Sinne von Art. 9 Abs. 2 BehiG (Art. 5 Abs. 1 Bst. d BehiV²⁸ in Verbindung mit Ziff. 5 und 8 Anhang 1 BehiV). Sie können gestützt auf Art. 9 Abs. 1 BehiG Rechtsansprüche auf Grund von Benachteiligungen, die sich auf eine grosse Zahl Behinderter auswirken, geltend machen. Das Beschwerderecht steht ihnen in den in Art. 9 Abs. 3 Bst. a bis d BehiG genannten Fällen zu.

Das Beschwerderecht der Behindertenorganisationen gilt nicht uneingeschränkt. Art. 11 Abs. 1 E-BehiG²⁹ lautete folgendermassen: „Beschwerde gegen Benachteiligungen können auch gesamtschweizerische Behindertenorganisationen erheben, die mindestens zehn Jahre vor Einreichung der Beschwerde gegründet worden sind. Der Bundesrat bezeichnet die zur Beschwerde berechtigten Organisationen.“ In der parlamentarischen Beratung erfuhr diese Bestimmung eine Einschränkung auf „Benachteiligungen, *die sich auf eine grosse Zahl Behinderter auswirken*“ (Art. 9 Abs. 1 BehiG). Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt. Die angefochtene Verfügung betrifft lediglich eine relativ kurze Strassenstrecke von 310 m Länge im Ortszentrum von Köniz. Es wird weder substantiiert behauptet noch dargetan, dass sich an diesem Ort überdurchschnittlich viele behinderte Menschen aufhalten. Den Akten und insbesondere dem Bericht „Auswertung Verkehrsversuch“ oder dem Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“ lassen sich keine Hinweise darauf entnehmen, dass überdurchschnittlich viele behinderte Menschen von der konkreten Verkehrsanordnung betroffen wären. Es fehlt daher an der Voraussetzung, dass sich eine allfällige Benachteiligung auf eine grosse Zahl Behinderter auswirkt.

Zudem steht das Beschwerderecht den Behindertenorganisationen nur zu bei

²⁸ Verordnung vom 19. November 2003 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung, BehiV; SR 151.31)

²⁹ Entwurf des BehiG, BBl 2001, 1840

Zivilverfahren zur Feststellung einer Diskriminierung im Sinne von Artikel 6 (Art. 9 Abs. 3 Bst. a BehiG), bei Verfahren zur Erteilung einer Baubewilligung (Art. 9 Abs. 3 Bst. b BehiG), bei bestimmten Verfahren der Bundesbehörden zur Plangenehmigung und zur Zulassung oder Prüfung von Fahrzeugen (Art. 9 Abs. 3 Bst. c BehiG) sowie gegen Verfügungen der Bundesbehörden über die Erteilung bestimmter Konzessionen (Art. 9 Abs. 3 Bst. d BehiG). Verfahren zum Erlass von Verkehrsanordnungen sind in diesem Katalog nicht aufgeführt. Den Behindertenorganisationen steht hier also kein Beschwerderecht zu.

Es kann daher offen gelassen werden, ob Verkehrsbeschränkungsmassnahmen überhaupt unter den Geltungsbereich des BehiG fallen (Art. 3 BehiG). Es kann auch offen gelassen werden, ob der Beschwerdeführer 2 als juristische Person gestützt auf das BehiG Anspruch darauf hat, dass er den Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“, den er beim Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) in elektronischer Form bezogen hat, unentgeltlich erhält. Die Beschwerdeführenden 2 und 3 sind nicht zur Beschwerde legitimiert. Auf ihre Beschwerden kann nicht eingetreten werden.

3. Vollständigkeit der Veröffentlichung

a) Gegenstand der angefochtenen Verfügung ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Der Beschwerdeführer 1 ist der Auffassung, dass nicht nur die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h sondern auch die Aufhebung der Fussgängerstreifen hätte verfügt und veröffentlicht werden müssen. Er stellt daher den Antrag, es sei festzustellen, dass die Entfernung von Fussgängerstreifen einer Ausschreibung bedürfe.

b) Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG müssen verfügt und veröffentlicht werden, wenn sie durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden (Art. 107 Abs. 1 SSV). Demgegenüber müssen Markierungen sowie die in Art. 107 Abs. 3 Bst. a bis o SSV erwähnten Signale weder verfügt noch veröffentlicht (Art. 107 Abs. 3 SSV), sondern bloss angeordnet werden (Art. 101 Abs. 2 SSV).

Fussgängerstreifen sind in Art. 77 SSV³⁰ und somit im 9. Kapitel mit dem Titel „Markierungen“ geregelt. Ein Fussgängerstreifen ist demnach eine Markierung. Wird er angebracht oder entfernt, ist dazu weder eine Verfügung noch eine Publikation erforderlich. Das Signal 4.11 „Standort eines Fussgängerstreifens“ (Anhang 2 SSV) ist in Art. 47 SSV und somit im Kapitel „Hinweissignale“ geregelt. Da es sich folglich um ein Hinweissignal und nicht um ein Signal mit Vorschriftscharakter im Sinne von Art. 107 Abs. 1 SSV handelt, fällt es nicht unter Art. 107 Abs. 1 SSV, sondern unter Art. 107 Abs. 3 Bst. n SSV. Wird es angebracht oder entfernt, ist dazu weder eine Verfügung noch eine Publikation erforderlich.

Die Vorinstanz hat daher zu Recht den Gegenstand der angefochtenen Verfügung auf die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit beschränkt. Sowohl die Verfügung als auch deren Veröffentlichung sind vollständig. Soweit das Feststellungsbegehren überhaupt zulässig ist³¹, ist es daher abzuweisen.

4. Gegenstand des Beschwerdeverfahrens

a) Anfechtungsobjekt ist die Verfügung der Vorinstanz. Der Streitgegenstand braucht sich nicht mit dem Anfechtungsobjekt zu decken, kann aber auch nicht über dieses hinausgehen. Innerhalb dieses Rahmens bestimmen die Parteien den Streitgegenstand. Sowohl für das Einleiten eines Beschwerdeverfahrens als auch für dessen Umfang und eine allfällige vorzeitige Beendigung gilt somit die Verfügungs- oder Dispositionsmaxime sowie das Rügeprinzip. Die Parteien können den Streitgegenstand im Verlauf des Verfahrens nicht erweitern, sondern nur einschränken.³²

Gegenstand der angefochtenen Verfügung ist einzig die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Weder die bauliche Gestaltung der Schwarzenburgstrasse noch die umstrittene 50 m-Regel von Art. 47 VRV gehören zum Anfechtungsobjekt. Insoweit kann auf die Beschwerde nicht eingetreten werden.

³⁰ Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

³¹ vgl. dazu Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 49 N. 19 ff.

³² Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, Bern 1997, Art. 72 N. 6 bis 8

b) Laut Art. 18a Abs. 1 SBG³³ richten Kanton und Gemeinden ihre Strassenplanung auf die anzustrebende Gestaltung des gesamten Verkehrs aus. Sie achten dabei auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft. Sie unterstützen mit der Strassenplanung die Ziele und Grundsätze der Raumplanung und der Gesetzgebung über Fuss- und Wanderwege. Sie fördern ortsverbindende Fuss- und Radwege (Art. 18a Abs. 2 SBG). Sie berücksichtigen insbesondere die Sicherheit und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer (Art. 18a Abs. 3 Bst. a SBG). Laut Art. 24a Abs. 1 SBG ist der Verkehr mit Fuss-, Geh- und Radwegen zu entflechten, wenn Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl von Fussgängern oder Radfahrern benützt werden, wenn es die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer erfordert oder wenn es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt. Eine Strasse ist dazu umzugestalten, wenn es die Verhältnisse erlauben. Laut Art. 24d Abs. 1 SBG sollen Verkehrswege für ältere und behinderte Personen möglichst ohne fremde Hilfe und gefahrlos benützbar sein. Zu diesem Zwecke sind insbesondere Fuss- und Gehwege sowie Strassenüberquerungen rollstuhlgängig zu gestalten (Art. 24d Abs. 2 Bst. a), die Überquerung breiter, schnell oder dicht befahrener Strassen zu erleichtern (Art. 24d Abs. 2 Bst. b), Einrichtungen so anzubringen und zu gestalten, dass Verletzungsgefahren möglichst vermieden werden (Art. 24d Abs. 2 Bst. c).

Soweit der Beschwerdeführer 1 eine andere als die genehmigte Gestaltung der Schwarzenburgstrasse verlangt oder die Auffassung vertritt, diese entspreche nicht den einschlägigen Bestimmungen der Strassenbaugesetzgebung (insbesondere Art. 18a, Art. 24 sowie Art. 24a-24e SBG), hätte er dies im Rahmen des Strassenplanverfahrens vorbringen müssen. Falls der Beschwerdeführer 1 der Auffassung ist, die ausgeführte Gestaltung der Schwarzenburgstrasse weiche vom genehmigten Strassenplan ab, so kann er bei der zuständigen Strassenpolizeibehörde die Herstellung des rechtmässigen Zustands verlangen (Art. 83 und 84 SBG).

c) Laut Art. 47 Abs. VRV müssen Fussgänger Fussgängerstreifen, die weniger als 50 m entfernt sind, benutzen. Soweit der Beschwerdeführer 1 verlangt, diese Regelung sei aufzuheben, kann nicht auf die Beschwerde eingetreten werden. Änderungen von Verordnungen sind im Rahmen eines Rechtsetzungsverfahrens und nicht im Beschwerdeverfahren vorzunehmen. Es ist dem Beschwerdeführer 1 unbenommen, sein Anliegen auf politischem Weg einzubringen. Lediglich am Rande sei darauf hingewiesen,

³³ Gesetz vom 2. Februar 1964 über Bau und Unterhalt der Strassen (Strassenbaugesetz, SBG; BSG 732.11)

dass eine ersatzlose Aufhebung dieser Bestimmung wohl dem Übereinkommen über den Strassenverkehr³⁴ widersprechen dürfte.³⁵

d) Die Aufhebung der Fussgängerstreifen wurde (zu Recht) weder verfügt noch publiziert. Sie gehört somit ebenfalls nicht zum Anfechtungsobjekt. Allerdings weist der Beschwerdeführer 1 zu Recht darauf hin, dass zwischen der Einführung von Tempo 30 und der Aufhebung der Fussgängerstreifen ein enger Sachzusammenhang besteht. Es kann von einer Tatbestandsgesamtheit gesprochen werden, die es rechtfertigt, das Beschwerdeverfahren auf eine ausserhalb des Anfechtungsobjekts liegende Frage auszudehnen.³⁶ Zudem könnte gegen die Aufhebung der Fussgängerstreifen Einsprache nach Art. 106 Abs. 1 Bst. b SSV bei der Vorinstanz erhoben werden. Deren Entscheid über die Einsprache könnte bei der BVE angefochten werden. Da sich die Vorinstanz zur Entfernung der Fussgängerstreifen klar geäussert hat, käme es einem Verfahrensleerlauf gleich, die Beschwerde in diesem Punkt zuständigkeitshalber an die Vorinstanz zu schicken. Es sprechen also auch prozessökonomische Überlegungen dafür, dass die BVE diese Frage beurteilt.

5. Gutachten

a) Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, das Gutachten des OIK II genüge den Anforderungen von Art. 32 Abs. 3 SVG³⁷ beziehungsweise Art. 108 Abs. 4 SSV nicht. Das Gutachten müsse einen gewissen Mindestinhalt vorweisen; dieser fehle beim Formular, das der OIK II dafür verwendet habe. Es dürfe daher nicht schon ein definitives Verkehrsregime eingeführt werden. Der Verkehrsversuch solle verlängert werden. Die Versuchszeit sei zu kurz gewesen. Die Auswirkungen der geplanten Veränderungen sollen zuerst wissenschaftlich ausgewertet werden, bevor an eine definitive Umsetzung gedacht werden könne. Dann müsse das definitive Regime erneut ausgeschrieben werden.

b) Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG kann die zuständige kantonale Behörde für bestimmte Strassenstrecken die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit herab- oder

³⁴ Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr (SR 0.741.10), in Kraft getreten für die Schweiz am 11. Dezember 1992;

³⁵ vgl. dazu Stellungnahme des Bundesrates vom 19. Mai 1999 zum Postulat 99.3115 Christine Keller, Fussgängerstreifen in tempoberuhigten Zonen

³⁶ Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 72 N. 6

³⁷ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

hinaufsetzen. Eine solche Massnahme darf nur aufgrund eines Gutachtens angeordnet werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV setzt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf 50 km/h fest. Diese Höchstgeschwindigkeit kann nach Art. 108 Abs. 2 SSV herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c), oder dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (Bst. d).

Das EJPD³⁸ hat die Voraussetzungen für den Erlass tieferer Geschwindigkeitslimiten in den Weisungen vom 13. März 1990³⁹ weiter präzisiert. Diese Weisungen sind allerdings noch nicht an die aktuelle Fassung von Art. 108 SSV angepasst worden.

Das Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG kann von verwaltungseigenen oder externen Sachverständigen erstellt werden. Es soll der Behörde die sachlichen Grundlagen für den Entscheid liefern.⁴⁰ Es ist Mittel zur richtigen Sachverhaltsfeststellung und soll verhindern, dass ohne genügende Begründung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abgewichen wird. Je nach dem verfolgten Zweck, der örtlichen Situation und möglichen alternativen Lösungen sind an das Gutachten unterschiedliche Anforderungen bezüglich Inhalt und Bearbeitungstiefe zu stellen⁴¹.

c) Das Gutachten des OIK II vom 11. April 2005 besteht aus dem Formular „Gutachten zur Festlegung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen“ samt Fotos, Unfallanalyse und Geschwindigkeitsmessungen. Es enthält Angaben zum Anlass (vgl. Weisungen Ziff. 7.2 Bst. a), zur Ausgangslage (vgl. Weisungen Ziff. 7.2 Bst. b), zum Ziel (Verkehrsversuch; vgl. Weisungen Ziff. 7.2 Bst. c) sowie eine genauere Analyse des Unfallgeschehens (vgl. Weisungen Ziff. 7.2 Bst. e). Hingegen fehlen insbesondere eine

³⁸ Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement (EJPD)

³⁹ Weisungen vom 13. März 1990 zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten (Weisungen)

⁴⁰ Weisungen Ziff. 7.1

⁴¹ René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, S. 55 f. N. 66, mit weiteren Hinweisen

Auseinandersetzung mit der Rechtmässigkeit der Massnahme (vgl. Weisungen Ziff. 7.2. Bst. d), eine Beurteilung der Auswirkungen (vgl. Weisungen Ziff. 7.2 Bst. f) sowie Schlussfolgerungen (vgl. Weisungen Ziff. 7.2 Bst. g).

Es ist zu berücksichtigen, dass dieses Gutachten für den Verkehrsversuch erstellt worden ist, der im Zusammenhang mit einem Forschungsauftrag steht. Es versteht sich von selber, dass in diesem Zeitpunkt der Nachweis, dass die Voraussetzungen zur (definitiven) Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind, noch nicht in allen Punkten möglich war. Andernfalls wäre kein Verkehrsversuch erforderlich gewesen. Der Bericht „Auswertung Verkehrsversuch“ vom 28. Juni 2005 enthält zusätzliche Analysen, befasst sich mit den rechtlichen Rahmenbedingungen, beurteilt die Auswirkungen und formuliert Schlussfolgerungen mit einem Antrag zum weiteren Vorgehen. Das Gutachten vom 11. April 2005 und der Bericht „Auswertung Verkehrsversuch“ stellen zusammengefasst ein genügendes Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG für die definitive Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit dar.

d) Die Versuchszeit von sechs Wochen war durchaus sinnvoll und verhältnismässig. Auch aus dem Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“ lässt sich nichts entnehmen, das für eine Verlängerung des Versuchs sprechen würde. Zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger) sind laufend vorgenommen worden. Falls zusätzlicher Handlungsbedarf besteht, wird der OIK II auch in Zukunft die erforderlichen Massnahmen treffen.

e) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass ein genügendes Gutachten für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit vorliegt und dass keine Gründe für eine Verlängerung des Verkehrsversuches bestehen. Die Rügen des Beschwerdeführers 1 erweisen sich folglich als unbegründet. Er verlangt im Übrigen selber nicht, dass die generelle Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wieder eingeführt werden solle.

6. Verletzung der Fuss- und Wanderweggesetzgebung

a) Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, die Entfernung der Fussgängerstreifen widerspreche dem FWG. Fusswegnetze seien nur verknüpft, wenn sie durch vortrittsberechtigten Verbindungsstücke miteinander verbunden seien. Mit dem Weglassen von Fussgängerstreifen sei der Netzzusammenhang nicht mehr gegeben, insbesondere wenn die zu überquerende Strasse stark belastet sei. Damit könne die Forderung an Fusswegnetze gemäss Art. 2 Abs. 2 und 3 FWG an dieser Stelle nicht mehr erfüllt werden.

Die Entfernung eines Teils eines in den Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderweges unterstehe gemäss Art. 7 FWG der Ersatzpflicht.

b) Laut dem Verkehrsrichtplan der Gemeinde Köniz von 1993 führen Fuss- und Wanderwege über die Schwarzenburgstrasse im Ortzentrum von Köniz. Es stellt sich daher die Frage, ob die Fussgängerstreifen im Ortzentrum Köniz, die diese Wege miteinander verbinden, gestützt auf das FWG erhalten bleiben müssen beziehungsweise ob angemessener Ersatz geschaffen werden muss.

Das FWG bezweckt die Planung, die Anlage und die Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze (Art. 1 FWG). Fusswegnetze sind Verkehrsverbindungen für Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet (Art. 2 Abs. 1 FWG). Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen (Art. 2 Abs. 2 FWG). Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden (Art. 2 Abs. 3 FWG). Müssen die in den Plänen erhaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder Teile davon aufgehoben werden, so ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen (Art. 7 Abs. 1 FWG).

Hauptzweck der Fusswegnetze ist, den Fussgängerinnen und Fussgängern eine möglichst gefahrlose Verbindung zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsplätzen, Schulen, öffentlichen Einrichtungen, Einkaufsläden und dergleichen zu gewährleisten. Wenn immer möglich sind Fusswege getrennt vom Motorfahrzeugverkehr zu führen. Das Gesetz legt daher fest, dass Fusswegnetze vorzugsweise aus Fusswegen, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnlichen Anlagen bestehen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern eine genügende Sicherheit gewährleisten. Fussgängerstreifen und Trottoirs entsprechen dieser Idealvorstellung eines Fusswegnetzes nicht. Sie bieten den Fussgängerinnen und Fussgängern nicht die erforderliche Sicherheit. Sie dürfen daher nicht für sich allein ein Fusswegnetz ausmachen, sondern können bloss als Verbindungsstücke dienen.⁴²

⁴² Botschaft zum FWG, BBl 1983 IV 1, S. 8; Heinrich Jud, Kleine Einführung ins FWG, S. 9; Heinrich Jud, Rechtsverhältnisse an Gehflächen, S. 26

c) Laut Art. 7 Abs. 2 FWG sind Fusswege insbesondere dann zu ersetzen, wenn sie nicht mehr frei begehbar sind (Bst. a), wenn sie abgegraben, zugedeckt oder sonst wie unterbrochen werden (Bst. b), oder wenn sie auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden (Bst. c). Aus dieser Bestimmung folgt, dass sich die Ersatzpflicht nach Art. 7 Abs. 1 FWG auf die eigentlichen, motorfahrzeugfreien Fusswege oder Fussgängerzonen und nicht auf Verbindungsstücken wie Trottoirs oder Fussgängerstreifen bezieht. Fussgängerstreifen sind keine Wege, sondern für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmte Übergänge zur Überschreitung der Fahrbahn.

Das FWG enthält keine Bestimmungen darüber, wann Fussgängerstreifen anzulegen oder aufzuheben sind. Dies richtet sich viel mehr nach der Strassenverkehrsgesetzgebung. Gestützt auf Art. 115 Abs. 1 SSV hat das UVEK für die Markierung von Fussgängerstreifen die VSS-Norm SN 640 241⁴³ als anwendbar erklärt.⁴⁴

Werden Fussgängerstreifen entfernt, so bedeutet das nicht, dass Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse nicht mehr überqueren dürfen oder können. Sie haben lediglich keinen Vortritt (mehr) gegenüber dem fahrenden Verkehr. Sind keine Fussgängerstreifen vorhanden, dürfen Fussgängerinnen und Fussgänger die Strassen überall überqueren und müssen weniger Umwege machen. Fusswege bleiben so auch ohne Fussgängerstreifen untereinander zweckmässig verbunden im Sinne von Art. 2 Abs. 2 FWG. Das Aufheben der Fussgängerstreifen widerspricht daher dem FWG nicht.

7. Anwendbarkeit der Verordnung über die Tempo-30-Zonen⁴⁵?

a) Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, die Fussgängerstreifen dürften nicht entfernt werden. Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen finde keine Anwendung, da sie nur für Nebenstrassen gelte. Vorliegend handle es sich um eine Hauptstrasse.

⁴³ Schweizer Norm SN 640 241 des Verbandes Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute VSS betreffend Fussgängerverkehr - Fussgängerstreifen (nachfolgend VSS-Norm SN 640 241)

⁴⁴ Art. 4 Bst. a der Verordnung des UVEK vom 4. August 2003 über die auf Strassensignalisationen und auf Strassenreklamen für Tankstellen anwendbare Normen (SR 741.211.5)

⁴⁵ Verordnung des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3), nachfolgend: Verordnung über die Tempo-30-Zonen

b) Die Tempo-30-Zonen zählen zu den abweichenden Höchstgeschwindigkeiten im Sinn von Art. 108 SSV. Sie können nur dann angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV gegeben sind. Sie stellen nicht ein eigenes Verkehrsregime dar, das den Rahmen einer blossen (abweichenden) Geschwindigkeitsbeschränkung im Sinne von Art. 108 SSV sprengt. Die Konzeption als Zone ist nicht etwa deswegen gewählt worden, weil eine Vielzahl abweichender Verkehrsregeln gelten würden. Es soll damit vielmehr die Signalisation vereinfacht und ein unübersichtlicher «Schilderwald» vermieden werden. Es gibt denn auch kaum Verkehrsregeln, die unmittelbar an die Zonen-Eigenschaft anknüpfen. Die wenigen effektiven Sonderregeln – wie das grundsätzliche Verbot von Fussgängerstreifen in den Tempo-30-Zonen – beruhen zudem primär darauf, dass in den Tempo 30-Zonen besonders langsam gefahren werden muss; sie knüpfen nur in zweiter Linie an den Zonencharakter an. So dienen auch die für Tempo-30-Zonen typischen baulichen Massnahmen nicht einem Selbstzweck, sondern sollen gemäss Art. 5 Abs. 3 Verordnung über die Tempo-30-Zonen die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit sicherstellen.⁴⁶

c) Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund der Voraussetzungen nach Art. 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV). Der Grundsatz, dass Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen zulässig sind (Art. 2a Abs. 5 SSV), erfährt insoweit eine Einschränkung.

d) Mit Verfügung vom 6. Juli 2005 wurde die Höchstgeschwindigkeit auf dem fraglichen Strassenstück gestützt auf Art. 108 Abs. 2 SSV auf 30 km/h reduziert. Im Herbst 2005 wurde der Strassenabschnitt in die Tempo-30-Zone der angrenzenden Gemeindestrassen integriert. Im vorliegenden Fall sind die Voraussetzungen für eine Integration der Kantonsstrassenstrecke in die angrenzende Tempo-30-Zone erfüllt. Der Einbezug einer Hauptstrasse in eine Tempo-30-Zone macht nur dann Sinn, wenn für die ganze Zone die gleichen Vorschriften gelten. Anders als der Beschwerdeführer geltend macht, ist daher die Verordnung über die Tempo-30-Zonen anwendbar.

⁴⁶ BGer 2A.38/2006 vom 13.7.2006, E. 3 mit weiteren Hinweisen

8. Aufhebung der Fussgängerstreifen

a) Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, auf der Schwarzenburgstrasse sei mit Kindern, älteren Personen und Behinderten zu rechnen. Insbesondere ältere Menschen seien auf den sicheren Zugang zu Einkaufsmöglichkeiten und öffentlichem Verkehr (Bahnhof, Bushaltestelle) angewiesen. In der Stapfenstrasse sei denn auch ein Heim im Einzugsbereich der Schwarzenburgstrasse vorhanden. Zudem gäbe es im Zentrum von Köniz ein erhebliches Verkehrsaufkommen. Ohne Fussgängerstreifen herrsche Verunsicherung und die Wartezeiten vor der Querung seien länger, da keine Anhaltepflicht für die Automobilistinnen und Automobilisten mehr gelte. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sollten sich im Verkehr nicht nur objektiv, sondern auch subjektiv sicher fühlen. Es sei in keiner Studie wissenschaftlich belegt worden, dass die Überquerung stark befahrener Strassen nach der Entfernung von Fussgängerstreifen sicherer sein soll. Der Beschwerdeführer 1 macht weiter geltend, die Entfernung der Fussgängerstreifen widerspreche der VSS-Norm SN 640 241. Dort, wo Fusswege auf verkehrsorientierte Strassen trafen, sei im Allgemeinen ein gebündeltes Queren an geeigneten Stellen mit Fussgängerstreifen vorzusehen. Die Schwarzenburgstrasse mit ihrer hohen Belastung durch Fussverkehr einerseits und motorisiertem Verkehr andererseits weise anhand der Beurteilungskriterien der Norm eindeutig auf die Notwendigkeit von Fussgängerstreifen hin.

b) Aus Erwägung 7 folgt, dass auf dem fraglichen Strassenabschnitt Fussgängerstreifen grundsätzlich unzulässig sind (Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen). Sie dürfen nur dann angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse bestehen.

Zweck der Tempo-30-Zone ist es, auf Nebenstrassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen eine Verkehrsberuhigung zu realisieren ohne das grundsätzliche Vortrittsrecht des Fahrverkehrs aufzuheben. Tempo-30-Zonen eignen sich damit in erster Linie für siedlungsorientierte Strassen (vgl. Art. 2a Abs. 5 SSV). Hauptstrassen dürfen ausnahmsweise miteinbezogen werden, wenn die Voraussetzungen von Art. 2a Abs. 6 SSV erfüllt sind. Die Senkung des Tempos soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit führen und damit die Attraktivität dieser Strassen gerade für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden steigern. Der Verzicht auf Fussgängerstreifen gemäss Art. 4 Abs. 2 der Verordnung Tempo-30-Zonen gibt den Fussgängerinnen und Fussgängern das Recht, überall die Fahrbahn zu überqueren, was angesichts des verlangsamten Verkehrs

auch gefahrlos möglich sein sollte⁴⁷. Wo Fussgängerstreifen bestehen, besteht die Pflicht, diese zu benutzen, soweit sie weniger als 50 m entfernt sind (Art. 47 Abs. 1 VRV).⁴⁸

c) Bei der fraglichen Kantonsstrasse handelt es sich um eine verkehrsorientierte Strasse, die unter anderem auch von Kindern, Betagten und behinderten Menschen benutzt wird. Der Anteil Kinder ist relativ klein, der Anteil Betagter relativ hoch.⁴⁹ Allein daraus lässt sich jedoch kein Ausnahmegrund im Sinn von Art. 4 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen ableiten. Sonst vermöchten bereits allgemeine Verkehrseigenschaften bzw. der Charakter einer Strasse oder eines Strassenabschnitts besondere Vortrittsverhältnisse im Sinne dieser Bestimmung zu begründen. Das kann aber damit nicht gemeint sein: Auch wenn die Aufzählung der Ausnahmetatbestände in Art. 4 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung Tempo-30-Zonen nicht abschliessend ist («namentlich bei Schulen und bei Heimen»), bringt diese Vorschrift doch zum Ausdruck, dass besondere Vortrittsbedürfnisse nur durch punktuelle, situations- und standortbezogene Umstände begründet werden können, und dass die Ausnahmesituation in den Eigenschaften (z.B. Verkehrsgewandtheit) der Benutzerinnen und Benutzer der Fussgängerübergänge liegen müssen. Ein besonderes Vortrittsbedürfnis besteht demnach dann, wenn punktuell an einer bestimmten Stelle das Aufkommen an nicht verkehrsgewandten bzw. handicapierten Personen (Kinder, Behinderte) überdurchschnittlich hoch ist. Das ist namentlich dann der Fall, wenn die in Art. 4 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung Tempo-30-Zonen beispielhaft genannten Infrastrukturanlagen bei bzw. in der Nähe der fraglichen Strasse liegen und damit eine Kanalisierung des Fussgängerstroms an einem bestimmten Standort bewirken. Da eine hohe Verkehrsfrequenz aber nicht standortbegrenzt ist, sondern gleichermassen auf dem gesamten fraglichen Streckenabschnitt besteht, kann sie besondere Vortrittsbedürfnisse nicht rechtfertigen. Dass es auch in Tempo-30-Zonen, in welchen die Strassen grundsätzlich überall gequert werden können, Stellen gibt, an welchen die Strasse auch von Kindern und behinderten Menschen oder überhaupt von Fussgängerinnen und Fussgängern häufiger gequert werden als anderswo, liegt in der Natur der Sache. Es würde aber dem System der Tempo-30-Zonen, in welchen Fussgängerstreifen grundsätzlich nicht erlaubt sind, widersprechen, wenn bei solchen

⁴⁷ Erläuterungsbericht zur Teilrevision der Signalisationsverordnung, zur Teilrevision der Verkehrsregelverordnung und zum Entwurf der Departementsverordnung zur Anordnung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen, S. 7

⁴⁸ VGE 22894 vom 09.10.2007 i.S. EG I., E. 2.5; BGer 2A.38/2006 vom 13.7.2006, E. 3.4.3; Bundesamt für Strassen (ASTRA), Broschüre «Verkehrsberuhigung innerorts», S. 16 f.; Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 2007, Broschüre Tempo-30-Zonen

⁴⁹ Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“, S. 55

Verhältnissen leichthin besondere Vortrittsbedürfnisse im Sinn von Art. 4 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung Tempo-30-Zonen angenommen würden.⁵⁰

d) Im vorliegenden Fall ist ein besonderes Vortrittsbedürfnis weder dargetan noch ersichtlich. Auch aus dem Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“ ergeben sich keine Hinweise darauf, dass ein besonderes Vortrittsbedürfnis Fussgängerstreifen erfordern würden. Es zeigt sich viel mehr, dass die Lösung für das Ortszentrum von Köniz durchaus geeignet ist. Insbesondere verhalten sich Fussgängerinnen und Fussgänger nach dem Aufheben der Fussgängerstreifen vorsichtiger. Im Vergleich mit der Situation mit Fussgängerstreifen betreten deutlich weniger Personen die Fahrbahn, ohne vorher anzuhalten.⁵¹ Zudem hat sich die Kommunikation zwischen Fussgängerinnen bzw. Fussgängern und Fahrzeuglenkenden verbessert.⁵² Es hat sich gezeigt, dass es ohne Fussgängerstreifen weniger konflikthafte Konfrontationen zwischen Fussgängerinnen bzw. Fussgängern und Fahrzeuglenkenden gibt.⁵³ Das Entfernen der Fussgängerstreifen ist nicht zu beanstanden.

e) Gestützt auf Art. 115 Abs. 1 SSV hat das UVEK für die Markierung von Fussgängerstreifen die VSS-Norm SN 640 241 als anwendbar erklärt. Das bedeutet, dass sich die kantonalen Behörden an diese Norm zu halten haben, wenn sie Fussgängerstreifen anordnen wollen. Die VSS-Norm SN 640 241 schreibt jedoch nicht vor, wann und wo Fussgängerstreifen angeordnet werden *müssen*. Ebenso wenig regelt sie die Aufhebung von Fussgängerstreifen. Das Entfernen von Fussgängerstreifen kann daher dieser Norm gar nicht widersprechen.

9. Verletzung des Behindertengleichstellungsgesetzes

a) Die Beschwerdeführer 1 bis 3 bringen vor, die Entfernung der Fussgängerstreifen verletze das BehiG. Das Fehlen von Fussgängerstreifen stelle für sehbehinderte und blinde Menschen eine erschwerende Bedingung im Sinne von Art. 2 Abs. 3 BehiG dar. Sehbehinderte und blinde Fussgängerinnen und Fussgänger seien auf Fussgängerstreifen angewiesen. Das typische Muster der Fussgängerstreifen sei als gelbe Markierung für

⁵⁰ VGE 22894 vom 09.10.2007 i.S. EG I., E. 2.7

⁵¹ Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“, S. 41

⁵² Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“, S. 43

⁵³ Schlussbericht „Fussgängerlose Ortszentren“, S. 51

sehbehinderte Menschen oft noch gut erkennbar und sei damit eine wichtige Orientierungshilfe. Blindenhunde hätten ohne Fussgängerstreifen keinen Anhaltspunkt, wo sie die sehbehinderte Person zum Queren hinführen sollen. Die Regelung, dass blinden Personen der Vortritt zu gewähren ist, wenn sie den Blindenstock hochhalten, nütze der weitaus grösseren Anzahl von leicht bis stark sehbehinderten Personen, welche sich ohne Blindenstock in der Öffentlichkeit bewegen, nichts. Die angeblich erhöhte Aufmerksamkeit und Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern bringe den Sehbehinderten nichts, da diese nicht mit dem Auge kommunizieren könnten. Zudem fehle es den sehbehinderten und blinden Menschen an der Orientierungsmöglichkeit übers Ohr. Bei Fussgängerstreifen würden sie hören, wie der Verkehr abbremse und wüssten dadurch, wann sie die Fahrbahn überqueren könnten. Dies sei beim flächigen Queren nicht möglich.

b) Wie in Erwägung 2 Bst. c und d ausgeführt, kann auf die Beschwerde der Beschwerdeführer 2 und 3 nicht eingetreten werden und der Beschwerdeführer 1 ist nicht zur Beschwerde gestützt auf das BehiG berechtigt. Selbst wenn in diesem Punkt auf die Beschwerden eingetreten werden könnte, wären sie abzuweisen.

Eine Benachteiligung liegt vor, wenn Behinderte rechtlich oder tatsächlich anders als nicht Behinderte behandelt und dabei ohne sachliche Rechtfertigung schlechter gestellt werden als diese, oder wenn eine unterschiedliche Behandlung fehlt, die zur tatsächlichen Gleichstellung Behinderter und nicht Behinderter notwendig ist (Art. 2 Abs. 2 BehiG). Eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Baute oder Anlage (wie beispielsweise zu öffentlichen Verkehrsflächen und Fusswegen⁵⁴) liegt vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist (Art. 2 Abs. 3 BehiG). Weder die verfügte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit noch die Aufhebung der Fussgängerstreifen haben zur Folge, dass der Zugang zur Strasse für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist. Eine Benachteiligung im Sinne von Art. 2 Abs. 3 BehiG liegt daher nicht vor. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und die Aufhebung der Fussgängerstreifen stellen auch keine rechtliche oder tatsächliche Benachteiligung im Sinne von Art. 2 Abs. 2 BehiG dar. Sowohl die geltende Höchstgeschwindigkeit als auch die Vortrittsregeln gelten für alle Personen, die das fragliche Strassenstück benutzen, gleichermassen. Die fragliche Verkehrsregelung nimmt also keine Differenzierung vor. Sie führt im Ergebnis auch nicht

⁵⁴ Erläuterungen des Bundesamtes für Justiz vom November 2003 zur Behindertengleichstellungsverordnung, S. 2

dazu, dass Behinderte anteilmässig stärker betroffen wären als andere Personengruppen. Die Beschwerdeführer machen zu Recht nicht geltend, es fehle im vorliegenden Fall eine unterschiedliche Behandlung, die zur tatsächlichen Gleichstellung Behinderter und nicht Behinderter notwendig wäre. Sie verlangen auch keine unterschiedliche Behandlung, sondern eine andere Regelung (Markieren von Fussgängerstreifen), die für alle Verkehrsbeteiligten gleichermaßen gilt.

Das Strassenverkehrsrecht trägt den besonderen Anliegen und Bedürfnissen der Behinderten in verschiedenen Bestimmungen Rechnung. Art. 26 Abs. 2 SVG statuiert eine besondere Sorgfaltspflicht gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten.⁵⁵ Art. 22a SSV bestimmt, dass in den Tempo-30-Zonen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt stets zu gewähren, wenn sie durch Hochhalten des weissen Stockes anzeigen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen (Art. 6 Abs. 4 VRV). Sie haben also ein absolutes Vortrittsrecht.⁵⁶ Funktionelle Verkehrsanordnungen können nach Art. 3 Abs. 4 SVG in der Fassung gemäss Anhang Ziff. 4 BehiG unter anderem dann erlassen werden, soweit die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen dies erfordert. Die Kantone und Gemeinden können dabei im Einzelfall all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz von Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind. Gestützt auf Art. 4 Abs. 2 der Verordnung Tempo-30-Zonen könnten Fussgängerstreifen im vorliegenden Fall dann markiert werden, wenn im konkreten Fall ein besonderes Vortrittsbedürfnis bestünde, beispielsweise weil eine überdurchschnittliche Zahl sehbehinderter oder blinder Menschen die Strasse queren muss. Wie in Erwägung 8 Bst. c ausgeführt, ist das jedoch zurzeit nicht der Fall. Sollte sich das in der Zukunft ändern, müsste die Vorinstanz die Situation neu überprüfen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Entfernen der Fussgängerstreifen im vorliegenden Fall dem BehiG nicht widerspricht.

c) Nicht nur behinderte, sondern auch nicht behinderte Fussgängerinnen und Fussgänger schätzen Fussgängerstreifen sehr. Sie erwarten, dass sie dort die Strasse sicher überqueren können. Genau hier liegt jedoch das grösste Problem.

⁵⁵ vgl. dazu Schaffhauser, a.a.O., N. 441 ff.

⁵⁶ Schaffhauser, a.a.O. N. 659

Fussgängerstreifen regeln lediglich das Vortrittsrecht, d.h. sie ändern das Vortrittsrecht gegenüber dem fahrenden Verkehr (Art. 6 Abs. 1, Art. 47 Abs. 2 und 5 VRV). Entgegen einem weit verbreiteten Irrtum bietet ein Fussgängerstreifen den Fussgängerinnen und Fussgängern jedoch keinen echten, physischen Schutz. Daher verbessert seine Markierung die Verkehrssicherheit nicht. Unfälle an Fussgängerstreifen zählen aus verkehrspolizeilicher Sicht immer noch zu den Problembereichen.⁵⁷

Es ist ohne weiteres nachvollziehbar, dass Fussgängerstreifen für blinde und sehbehinderte Personen wichtige Orientierungshilfen sind und ihnen das Überqueren von Strassen erleichtern. Anders als die übrigen Fussgängerinnen und Fussgänger können sie sich nicht durch Blickkontakt oder Handzeichen mit Fahrzeugführenden verständigen. Sie können auch nicht die Verkehrssituation beobachten, sondern müssen sich auf ihr Gehör verlassen. Wollen sie eine Strasse queren, benötigen sie am Strassenrand eindeutige Querungshilfen, um die gewünschte Gehrichtung erkennen und einschlagen zu können. Zudem benötigen sie in bestimmten Abständen die Möglichkeit, ihre Gehrichtung zu kontrollieren und nötigenfalls zu korrigieren.⁵⁸ Unter diesem Gesichtspunkt sind Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen ohne Fussgängerstreifen und ohne bauliche Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Trottoir für blinde und sehbehinderte generell nicht ideal. Allerdings gilt zu beachten, dass es Hauptfunktion eines Fussgängerstreifens ist, den Vortritt zu regeln und nicht, Orientierungshilfe zu sein. Das Markieren von Fussgängerstreifen hätte im vorliegenden Fall zur Folge, dass verschiedene Ziele der Umgestaltung der Köniz- und Schwarzenburgstrasse nicht erreicht werden könnten.⁵⁹ Insbesondere dürften die Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse nicht mehr queren wo sie wollen, sondern sie müssten die Fussgängerstreifen benutzen. Dort hätten sie dann Vortritt gegenüber dem fahrenden Verkehr. Aufgrund der beträchtlichen Anzahl von querenden Fussgängerinnen und Fussgängern und angesichts der grossen Zahl von Fahrzeugen würde dies wieder zu Staus führen. Darin würde auch der öffentliche Verkehr stecken bleiben. Damit würde nicht nur die Verbesserung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, sondern auch die Gewährleistung der fahrplangerechten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs in Frage gestellt.

⁵⁷ vgl. Medienmitteilung der Kantonspolizei Bern vom 23. August 2007 betreffend Sicherheitsbilanz 1. Halbjahr 2007

⁵⁸ Anforderungen blinder und sehbehinderter Verkehrsteilnehmer an Shared-Space-Projekte am Beispiel von Bohmte/Niedersachsen, Stand 2.10.2007, S. 4, http://www.dbsv.org/dbsv/download/GFUV/Shared-Space_in_-Bohmte-07-10-02_bebildert.pdf

⁵⁹ Erfolgskontrolle Zentrumsgestaltung Köniz und Umgestaltung Köniz-/Schwarzenburgstrasse, S. 4, 12 ff.

Dem berechtigten Anliegen der Beschwerdeführer muss daher auf andere Weise Rechnung getragen werden, beispielsweise mit taktilen Leitlinien und anderen Orientierungshilfen. Wie in Erwägung 4 Bst. a und b ausgeführt, bilden diese Fragen jedoch nicht Gegenstand der angefochtenen Verfügung und des Beschwerdeverfahrens. Solche Vorkehrungen für Behinderte sind Gegenstand der Strassenbaugesetzgebung (Art. 24d SBG). Daher sind sie in einem anderen Verfahren zu prüfen und nötigenfalls zu erlassen (vgl. dazu Art. 33 Abs. 3 Bst. c und Abs. 4 SBG). Der OIK II hat in seinem Schreiben vom 14. November 2005 Vorschläge unterbreitet und sein Interesse und seine Bereitschaft erklärt, zusammen mit den Fachstellen für behindertengerechtes Bauen Lösungen zu erarbeiten und umzusetzen. Dieses Angebot gilt nach wie vor.

d) Die Norm SN 521 500 „Behindertengerechtes Bauen“ von 1988⁶⁰ enthält Mindestanforderungen für öffentlich zugängliche Gebäude und Anlagen sowie für den Wohnungsbau. Sie betrifft bauliche Massnahmen, die allen Bevölkerungsgruppen die Benützung von Bauten und Anlagen erleichtert. Diese Massnahmen ermöglichen es behinderten Menschen, ihre Selbstständigkeit zu wahren.⁶¹ Die Norm regelt beispielsweise, wie Trottoirabsenkungen und Fussgängerschutzinseln im Bereich von Fussgängerstreifen gestaltet werden sollen. Laut Leitfaden zur Norm sollten Fussgängerstreifen möglichst von einem geraden Trottoirrand und im rechten Winkel dazu ausgehen, damit Sehbehinderten die Orientierung erleichtert wird. Zudem sollten sie für Sehbehinderte taktil und optisch angezeigt werden durch Struktur- und Farbwechsel des Belages.⁶² Die Norm enthält jedoch weder Bestimmungen noch Empfehlungen darüber, wann und wo Fussgängerstreifen markiert werden müssen. Das Entfernen der Fussgängerstreifen im vorliegenden Fall widerspricht daher der Norm SN 521 500 nicht.

e) Die Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze"⁶³ bezwecken eine Gestaltung der Fusswegnetze, die allen Nutzergruppen Rechnung trägt. Berücksichtigt werden im Besonderen die Möglichkeiten und Grenzen von Menschen, die in ihrer Mobilität, Bewegungsfähigkeit, Seh- oder Hörfähigkeit zeitweise oder dauernd eingeschränkt sind. Hindernis- und barrierefreie Wegnetze sind für gehbehinderte und rollstuhlfahrende Personen wichtige Voraussetzungen, damit sie selbständig ihrer Wege gehen können. Für

⁶⁰ zurzeit in Überarbeitung, soll durch die neue SIA 500 „Hindernisfreies Bauen“ abgelöst werden

⁶¹ vgl. SN 521 500, S. 7, Ziff. 10.01

⁶² vgl. SN 521 500, S. 14, Ziff. 20.03

⁶³ Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze", Strassen-Wege-Plätze (nachfolgend: Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze")

sehbehinderte, blinde und hörbehinderte Personen sind Sicherheit, Orientierung und Kommunikation ausschlaggebend für ihre Selbständigkeit und Mobilität.

Die Richtlinien dienen als Planungshilfe sowie als Grundlage für Normen und gesetzliche Regelungen. Unter dem Titel „Fussgängerübergänge“ enthalten sie beispielsweise Bestimmungen über das Absenken von Trottoirs, über die Lage und Ausrichtung von Fussgängerstreifen oder über die Gestaltung von Fussgängerinseln.⁶⁴ Unter dem Titel „Tempo-30-Zonen“ halten sie unter anderem fest, dass Querungsstellen bevorzugt mit Fussgängerstreifen zu markieren sind.⁶⁵ Diesem berechtigten Anliegen ist im Rahmen der Anwendung des Strassenverkehrsrechts und insbesondere von Art. 4 Abs. 2 der Verordnung Tempo-30-Zonen Rechnung zu tragen. Die Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" stehen daher einer Entfernung der Fussgängerstreifen nicht entgegen.

f) Aus dem Gesagten folgt, dass den Anliegen von sehbehinderten und blinden Menschen im Rahmen der Strassenverkehrsgesetzgebung des Bundes im Einzelfall Rechnung getragen werden muss. Das Aufheben der Fussgängerstreifen im konkreten Fall verletzt weder das BehiG noch Normen über das behindertengerechte Bauen.

10. Zusammenfassung

Aus diesen Erwägungen folgt, dass die Beschwerdeführer 2 und 3 nicht beschwerdelegitimiert sind. Auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 1 kann insoweit eingetreten werden, als er eine Verletzung des FWG rügt. Auflagen baulicher Natur sowie die Aufhebung der 50 m-Regel sprengen den Gegenstand dieses Beschwerdeverfahrens. Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen findet Anwendung. Das Gutachten erfüllt die notwendigen Voraussetzungen. Weder für eine Verlängerung des Verkehrsversuches noch für eine erneute Ausschreibung liegen Gründe vor. Das Anbringen von Fussgängerstreifen ist nicht gerechtfertigt, da keine besonderen Vortrittsbedürfnisse bestehen. Das FWG, das BehiG, die VSS-Norm SN 640 241, Norm SN 521 500 und die Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" werden nicht verletzt. Soweit auf die Beschwerden überhaupt eingetreten werden kann, sind sie abzuweisen.

⁶⁴ Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze", S. 10

⁶⁵ Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze", S. 12

11. Kosten

a) Gemäss Art. 108 Abs. 1 VRPG werden die Verfahrenskosten der unterliegenden Partei auferlegt, es sei denn, das prozessuale Verhalten einer Partei gebiete eine andere Verlegung oder die besonderen Umstände rechtfertigten, keine Verfahrenskosten zu erheben. Alle drei Beschwerdeführer unterliegen mit ihren Rügen, soweit überhaupt auf ihre Beschwerden eingetreten werden kann. Sie sind daher grundsätzlich kostenpflichtig. Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten bestehen aus einer Pauschalgebühr, die auf Fr. 2'100.00 festgesetzt wird (Art. 103 Abs. 1 VRPG, Art. 4 Abs. 2, Art. 19 Abs. 1, Art. 21 Abs. 1 und 2 GebV⁶⁶).

Laut Art. 10 Abs. 1 BehiG sind lediglich Verfahren nach Art. 7 und 8 BehiG unentgeltlich. Da das vorliegende Beschwerdeverfahren nicht unter diese Bestimmungen fällt, werden auch die Beschwerdeführer 2 und 3 kostenpflichtig. Die Beschwerdeführer 1 bis 3 haben je einen Drittel der Verfahrenskosten zu tragen.

b) Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 104 Abs. 3 VRPG).

III. Entscheid

1. Auf die Beschwerden der Beschwerdeführer 2 und 3 wird nicht eingetreten.
2. Die Beschwerde des Beschwerdeführers 1 wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.
3. Die Verfügung des Obergeringenieurkreises II des Tiefbauamtes vom 6. Juli 2005 wird bestätigt.
4. Die oberinstanzlichen Verfahrenskosten werden bestimmt auf Fr. 2'100.00.

⁶⁶ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

Sie werden den Beschwerdeführern 1 bis 3 je zu einem Drittel, ausmachend je Fr. 700.00 auferlegt.

Eine Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid rechtskräftig ist.

5. Parteikosten werden keine gesprochen.

IV. Eröffnung

- Herrn Rechtsanwalt B._____, mit Gerichtsurkunde
- C._____, mit Gerichtsurkunde
- D._____, mit Gerichtsurkunde
- Obergeringenieurkreis II (TBA OIK II), mit A-Post
- Einwohnergemeinde Köniz, Direktion Planung, Umwelt und Verkehr, eingeschrieben
- Rechtsdienst Tiefbauamt, zur Kenntnis
- Regierungsstatthalteramt Bern, zur Kenntnis

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin