



Bau- und Verkehrsdirektion

Reiterstrasse 11
3013 Bern
Telefon +41 31 633 30 11
info.ra.bvd@be.ch
www.bvd.be.ch/ra

BVD 140/2020/18

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 10. Februar 2021

in der Beschwerdesache zwischen

Frau **C.** _____
Beschwerdeführerin 1

Herrn **D.** _____
Beschwerdeführer 2

und

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

Einwohnergemeinde Belp, Bauabteilung, Güterstrasse 13, 3123 Belp

betreffend die Verfügung des Tiefbauamts des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II (TBA OIK II)
vom 18. September 2020 (Verkehrsbeschränkungsverfügung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h)

I. Sachverhalt

1. Am 18. September 2020 erliess das TBA OIK II eine Verkehrsbeschränkung mit folgendem Inhalt:

«Zonensignalisation

Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Kantonsstrasse Nr. 1224 Bahnhofstrasse / Hohlestrasse

- **Dorfstrasse**, ab Kreisel Kantonstrasse Nr. 221.2 Rubigenstrasse bis Verzweigung Bahnhofstrasse – Dorfstrasse
- **Bahnhofstrasse**, ab Verzweigung Bahnhofstrasse – Dorfstrasse bis Verzweigung Hohlestrasse – Belpbergstrasse - Gürbeweg
- **Hohlestrasse**, ab Verzweigung Bahnhofstrasse – Belpbergstrasse – Gürbeweg bis Verzweigung Kantonsstrasse Nr. 221 Seftigenstrasse

Grund der Massnahme

Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und für die Anwohner der Hohlestrasse. Verbesserung der Lärmsituation und des Verkehrsablaufs. Der Artikel 108 Absatz 2 der Signalisationsverordnung SSV vom 5.9.1979 ist erfüllt. »

Das TBA OIK II liess die Verfügung am 23. September 2020 im Amtsblatt des Kantons Bern und am 24. September 2020 im Anzeiger des betreffenden Amtsbezirkes publizieren.

2. Mit Eingabe vom 17. Oktober 2020 erhob die Beschwerdeführerin 1 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD). Sie beantragte die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungsverfügung. Zur Begründung machte sie insbesondere geltend, diese sei unnötig, da in Belp kaum 50 km/h gefahren werde. Es gebe immer wieder grosse Rückstaus, auch wegen der Bahnschranke. Durch Pfosten und Strassenverengungen werde man zum Abbremsen gezwungen. Dadurch würden mehr Lärm und mehr Abgase entstehen. Zudem würden viele Fussgängerstreifen aufgehoben. Bei der Hohlestrasse sei nach einem Pilotversuch Tempo 30 wieder abgeschafft worden, mit der Begründung, dass die Lärminderung nur knapp hörbar sei. Besser wäre Tempo 30 auf freiwilliger Basis mit gesundem Menschenverstand.

Mit Eingabe vom 19. Oktober 2020 erhob der Beschwerdeführer 2 Beschwerde bei der BVD. Er beantragte die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungsverfügung. Zur Begründung machte er insbesondere geltend, es würden fast alle Fussgängerstreifen aufgehoben. Eigentlich sei es unnötig, eine Verkehrsberuhigung durch das ganze Dorf einzuführen, da bei viel Verkehr selten 50 km/h gefahren werden könne. Die Situation in Belp sei nicht mit anderen zu vergleichen, da die Bahnschranke überdurchschnittlich lang und sehr häufig geschlossen sei. Das führe zu einer aggressiven Fahrweise. Die Fahrbahnverengung beim Fussgängerstreifen Dorfschulhaus werde zum Nadelöhr. Das Einmünden in die Hauptstrasse werde noch schwieriger und gefährlicher. Das Motto sei, Tempo 30 ja, aber ohne zusätzliche Pfosten und mit Zebrastreifen.

Gegen die Verfügung erhoben neben den Beschwerdeführenden 1 und 2 auch zwei weitere Personen (Beschwerdeführenden 3 und 4) Beschwerde bei der BVD. Diese zogen ihre Beschwerden im Laufe des Verfahrens zurück.

3. Das Rechtsamt der BVD, das die Beschwerdeverfahren leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Zudem gab es den Beschwerdeführenden Gelegenheit, den Nachweis ihrer Beschwerdebefugnis zu erbringen. Die Einwohnergemeinde Belp teilte mit Schreiben vom 19. November 2020 mit, sie verzichte auf eine Stellungnahme. Das TBA OIK II beantragt in seiner Beschwerdevernehmlassung vom 25. November 2020 die Abweisung der Beschwerden, soweit darauf eingetreten werden könne. Das Rechtsamt führte einen zweiten Schriftenwechsel durch. Von dieser Möglichkeit machte sowohl die Beschwerdeführerin 1 wie auch der Beschwerdeführer 2 Gebrauch. Auf die Rechtsschriften und Vorakten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Angefochten ist eine Verkehrsbeschränkungsverfügung des TBA OIK II. Dabei handelt es sich um eine sogenannte Allgemeinverfügung. Allgemeinverfügungen regeln zwar eine konkrete Situation, richten sich aber an einen grösseren, nicht individuell bestimmten Personenkreis. Rechtlich werden sie regelmässig wie eine gewöhnliche Verfügung behandelt. Das gilt insbesondere für das Verfahren und den Rechtsschutz.² Die BVD ist daher zur Behandlung der

¹ Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (OrV BVD; BSG 155.221.191)

² Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl. 2010, N. 923 ff.; BGE 125 I 313 E. 2b

Beschwerde zuständig (Art. 92 SG³ i.V.m. Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG⁴). Die Beschwerden sind innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden (Art. 67 VRPG). Sie enthalten einen Antrag und eine Begründung (Art. 32 Abs. 2 VRPG).

b) Das Verfahren vor der BVD ist auf den Streitgegenstand beschränkt. Dieser kann nicht über das hinausgehen, was die Vorinstanz geregelt hat. Innerhalb dieses Rahmens bestimmen die Parteien den Streitgegenstand. Sie können diesen im Verlauf des Verfahrens nicht erweitern, sondern nur einschränken.⁵ Anfechtungsobjekt ist die Verkehrsbeschränkungsverfügung des TBA OIK II. Diese regelt einzig die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Soweit sich die Beschwerden gegen die Aufhebung von Fussgängerstreifen oder gegen flankierende Massnahmen, wie beispielsweise die zusätzlichen Pfosten oder die Strassenverengungen, richten, gehen sie über den Streitgegenstand hinaus. Insoweit kann von vornherein nicht auf die Beschwerden eingetreten werden.

c) Nach Art. 65 Abs. 1 VRPG ist zur Beschwerde befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung oder den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der Verfügung oder des Entscheids hat (Bst. c). Das ist dann der Fall, wenn jemand durch den Verwaltungsakt stärker als alle anderen betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache steht. Diese Anforderungen sollen die Popularbeschwerde ausschliessen. Nicht zur Beschwerde befugt ist, wer keine eigenen, sondern nur allgemeine oder öffentliche Interessen geltend machen kann.⁶ Die Rechtsmittelbehörde hat von Amtes wegen zu prüfen, ob die Beschwerdebefugnis gegeben ist. Die besondere, beachtenswerte Beziehungsnähe ist aber grundsätzlich von den Beschwerdeführenden selbst darzulegen und nachzuweisen.⁷ Es ist deshalb nachfolgend zu prüfen, ob die Beschwerdeführenden beschwerdelegitimiert sind.

2. Beschwerdelegitimation

a) Die umstrittene Tempo-30-Zone stellt eine sogenannte funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG⁸ dar.⁹ Davon sind die beschwerdeführenden Personen dann besonders berührt, wenn sie die mit der Anordnung bzw. Beschränkung belegte Strasse regelmässig benützen müssen. Dies ist insbesondere bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall, die auf das Befahren des fraglichen Strassenabschnitts angewiesen sind. Demgegenüber genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht.¹⁰ Die geforderte Regelmässigkeit ist gegeben, wenn die betreffende Person die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchführt.¹¹ Bei Personen, die in unmittelbarer Nähe der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strasse wohnhaft oder gewerblich tätig sind, wird vermutet, dass sie diese Strasse mit einer gewissen

³ Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

⁴ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

⁵ Michel Daum, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 20a N. 4 f.; Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 72 N. 12 bis 14

⁶ vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1

⁷ Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 3; VGE 22808/22809 vom 11. September 2007 E. 1.4

⁸ Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

⁹ vgl. statt vieler BGer 1C_17/2010 vom 8. September 2010 E. 1.1 und BGE 136 II 539 E. 1.1

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

¹¹ BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2.1 f.

Regelmässigkeit befahren und deshalb grundsätzlich zur Beschwerde befugt sind.¹² Das allein genügt aber noch nicht zur Bejahung der Beschwerdelegitimation. Verlangt wird zusätzlich, dass der in Aussicht stehende Nachteil von gewisser Schwere ist. Das ist in der Regel zu verneinen, wenn die Verkehrsanordnung das Fahren nicht gerade gänzlich untersagt, sondern nur einen kleinen Umweg oder eine tiefere Geschwindigkeit vorschreibt oder gar nur das Vortrittsregime umgestaltet. Ein geringfügiger Zeitgewinn begründet noch keine hinreichende Betroffenheit.¹³ Nach Praxis des Bundesgerichts sind regelmässige Benützer eines von einem Strassenprojekt betroffenen Strassenabschnitts nur legitimiert, wenn glaubhaft erscheint, dass das Projekt für sie unter Würdigung der gesamten Umstände Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat.¹⁴ Auch Anwohner einer anderen Strasse als der mit der örtlichen Verkehrsregelung zu belegenden können unter Umständen die notwendige Nähe zum Streitgegenstand aufweisen, wenn sie einen mit der Anordnung zusammenhängenden spürbaren Mehrverkehr mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf ihrer Strasse geltend machen können.¹⁵

b) Die Beschwerdeführerin 1 hält in ihrer Stellungnahme vom 12. November 2020 zur ihrer Beschwerdelegitimation fest, als Belpburgerin sei sie sehr mit ihrem Wohnort verwurzelt und sie finde es nach wie vor sinnlos, eine Tempo 30-Zone durch den Dorfkern anzuordnen. Ihr Arbeitsweg führe sie täglich mit dem Velo durchs Dorf. Sie sei auch mit dem Auto privat und geschäftlich unterwegs. Zusätzlich würden die vorgesehenen Massnahmen das Gesamtbild des Dorfes sehr verändern. Die Beschwerdeführerin wohnt an der S. _____strasse in Belp. Der von der angefochtenen Verfügung betroffene Abschnitt der Kantonsstrasse Nr. 1224 bzw. das Ende der Tempo 30 Zone (Kreisel Rubigenstrasse – Dorfstrasse) befindet sich etwa 100 Meter entfernt von der Wohnadresse der Beschwerdeführerin. Diese ist somit weder Anwohnerin des von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strassenabschnitts noch wohnt sie in unmittelbarer Nähe. Sie macht aber geltend, dass sie den strittigen Abschnitt regelmässig beruflich und privat befahre. Inwieweit dies zutrifft, kann mangels näherer Angaben zu den Fahrzielen, wie beispielsweise ihrem Arbeitsort, nicht geprüft werden. Selbst wenn die Beschwerdeführerin 1 den von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Kantonsstrassenabschnitt oder einen Teil davon täglich befährt, genügt dies allein noch nicht, um daraus eine Beschwerdelegitimation ableiten zu können. Die Beschwerdeführerin 1 wird durch die verfügte Geschwindigkeitsreduktion überhaupt nicht von ihren Fahrzielen abgehalten. Soweit sie mit dem Velo unterwegs ist, dürfte sich auch ihre Fahrzeit nicht verändern. Der von der Verkehrsmassnahme betroffene Streckenabschnitt ist rund 900 Meter lang. Eine grobe Berechnung ergibt, dass eine solche Strecke bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h in rund 65 Sekunden und bei 30 km/h in rund 108 Sekunden zurückgelegt werden kann. Daraus würde ein theoretischer Zeitverlust von rund 43 Sekunden für den Gesamtstreckenabschnitt resultieren. Es ist jedoch unbestritten, dass auf dem von der Verkehrsmassnahme betroffene Streckenabschnitt schon heute kaum je 50 km/h gefahren wird. Das ergibt sich nicht nur aus den Beschwerden, sondern auch aus dem Verkehrsgutachten in den Vorakten.¹⁶ Dieses geht von einem maximalen Zeitverlust von rund 35 Sekunden für den Gesamtstreckenabschnitt zwischen Rubigenstrasse und Seftigenstrasse aus. Soweit die Beschwerdeführerin 1 mit dem Auto unterwegs ist, muss sie somit, selbst wenn sie die ganze Strecke fahren müsste, bloss eine unwesentliche Verlängerung der Fahrzeit in Kauf nehmen. Die Auswirkungen der umstrittenen Verkehrsmassnahme sind somit zu gering, als dass sich daraus ein schutzwürdiges Interesse ableiten liesse. Die Beschränkung betrifft schliesslich alle

¹² BVR 2009 S. 180 E. 2.4; VGE 2012/349 vom 14. Januar 2013, E. 1.2

¹³ Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 197 ff.; BVR 2009 S. 180 E. 2.4; VGE 22808/22809 vom 11. September 2007 E. 2.4

¹⁴ René Wiederkehr, Die materielle Beschwer von Nachbarinnen und Nachbarn sowie von Immissionsbetroffenen, in ZBI 7/2015, S. 360, mit Hinweis auf Urteil BGer 1C_43/2011 vom 8. April 2011, E. 7

¹⁵ Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 205

¹⁶ A. _____, Tempo 30 im Dorfkern, S. 26 (Vorakten, Dokument Nr. 10)

Fahrerinnen und Fahrer auf der Strecke in gleichem Masse.¹⁷ Andere Gründe, die einen praktischen Nutzen an der Beschwerdeführung erkennen liessen, nennt die Beschwerdeführerin 1 nicht; solche sind auch nicht ersichtlich. Insbesondere reicht der Umstand, dass sie Belpburgerin ist und dass sie sehr mit ihrem Wohnort verwurzelt ist, zur Begründung der Beschwerdelegitimation nicht aus. Die Beschwerdeführerin ist nicht stärker als alle anderen Bürgerinnen und Bürger bzw. Einwohnerinnen und Einwohner von Belp betroffen. Sie macht in ihrer Beschwerdebegründung nur allgemeine Interessen geltend. Auf die Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 kann daher mangels Beschwerdelegitimation nicht eingetreten werden.

c) Der Beschwerdeführer 2 hat sich innert Frist nicht zu seiner Beschwerdelegitimation geäußert. Er hat nicht dargelegt, inwieweit er von der angefochtenen Verfügung besonders berührt sei und worin sein besonderes Interesse an der Aufhebung von dieser bestehe. Erst in seiner Stellungnahme vom 15. Dezember 2020 weist er darauf hin, er sei als Schulbusfahrer im Auftrag der Gemeinde täglich in Belp unterwegs. Der Beschwerdeführer 2 wohnt am T._____weg in Belp. Der von der angefochtenen Verfügung betroffene Abschnitt der Kantonsstrasse befindet sich etwa 240 Meter von seiner Wohnadresse entfernt. Er ist damit nicht Anwohner des von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Strassenabschnitts. Inwieweit er den fraglichen Streckenabschnitt aufgrund seiner Tätigkeit als Schulbusfahrer regelmässig befahren muss, kann mangels näherer Angaben zur Route, die er zu fahren hat, nicht beurteilt werden. Unabhängig davon, ob der Beschwerdeführer 2 den fraglichen Streckenabschnitt aus privaten oder aus beruflichen Gründen nutzt, ist aufgrund seines Wohnorts davon auszugehen, dass er diesen jeweils höchstens auf halber Länge befahren muss. Sein Zeitverlust dürfte daher sehr gering ausfallen. Wie bereits ausgeführt, kann ein solcher Zeitverlust kein schutzwürdiges Interesse begründen. Andere Gründe, die einen praktischen Nutzen an der Beschwerdeführung erkennen liessen, nennt der Beschwerdeführer 2 nicht; solche sind auch nicht ersichtlich. Auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 2 kann daher mangels Beschwerdelegitimation ebenfalls nicht eingetreten werden.

d) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf die beiden Beschwerden mangels Beschwerdelegitimation nicht eingetreten werden kann. Selbst wenn auf die Beschwerden eingetreten werden könnte, wären sie abzuweisen, wie in den nachfolgenden Erwägungen dargelegt wird.

3. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit

a) Der Bundesrat legte die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 50 km/h fest (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV¹⁸ i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Die zulässige Geschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV¹⁹ zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (Bst. d). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere

¹⁷ Vgl. VGE 22808/22809 vom 11. September 2007 E. 2.4; ZBI 2005 S. 597 ff.

¹⁸ Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)

¹⁹ Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Das Gutachten 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 unterschiedliche Anforderungen bezüglich Inhalt und Bearbeitungstiefe zu stellen.²⁰ Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und die Massnahme im Hinblick auf das erstrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist.²¹ Der Bund hat den Inhalt des Gutachtens in Weisungen²² bzw. für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in einer Departementsverordnung²³ näher präzisiert.

b) Beim Bericht der Firma A. _____ vom September 2020 handelt es sich um ein Gutachten im Sinn von Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV. Geprüft wurde die Kantonsstrasse Nr. 1224 im Bereich Dorfstrasse ab Kreisel Kantonsstrasse Nr. 221.2 Rubigenstrasse – Bahnhofstrasse – Hohlestrasse bis Verzweigung Kantonsstrasse Nr. 221 Seftigenstrasse. Aufgrund der Prüfung empfahl das Gutachten für oben genannte Abschnitte die Einführung von Tempo 30, hauptsächlich aufgrund des tieferen Unfallrisikos, der Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass die Temporeduktion eine sehr hohe Zweckmässigkeit aufweise. Die Wirkungen seien überwiegend positiv und die negativen Auswirkungen vergleichsweise gering. Die Motorfahrzeugfahrenden müssten zwar Fahrzeitverlängerungen von maximal etwas mehr als einer halben Minute in Kauf nehmen, demgegenüber profitierten sie aber vom flüssigeren Verkehrsablauf und vom verringerten Unfallrisiko. Insgesamt sei die Einführung von Tempo 30 notwendig, zweckmässig und zumutbar. Die Massnahme werde daher als verhältnismässig beurteilt und zur Umsetzung empfohlen.

c) Das Gutachten der Firma A. _____ erscheint nachvollziehbar, vollständig und schlüssig. Die Notwendigkeit für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist auf allen Teilstrecken gegeben. So führen auf der Hohlestrasse schlecht einsehbare private Hauszufahrten und -eingänge direkt auf die Strasse, teilweise im Kurvenbereich. Sich nähernde Fahrzeuge sind nicht frühzeitig erkennbar. Auf allen Teilstrecken benötigen Velofahrerinnen und Velofahrer bzw. Fussgängerinnen und Fussgänger einen besonderen Schutz, der aufgrund der Platzverhältnisse nicht anders erreicht werden kann. Auf der Bahnhof- und Dorfstrasse kann zusätzlich der Verkehrsablauf verbessert werden und auf der Hohlestrasse kann die Lärmbelastung vermindert werden. Was die Zweckmässigkeit betrifft, ist das Ergebnis für die Bahnhof- und Dorfstrasse eindeutig, da sich fast ausnahmslos befürwortende Kriterien finden lassen. Demgegenüber fällt die Beurteilung bei der Hohlestrasse zwar weniger deutlich aus, da nur einzelne befürwortende Kriterien zutreffen. Da sich aber kaum ein widersprechendes Kriterium benennen lässt, ist Tempo 30 auch hier zweckmässig. Die Motorfahrzeugführerinnen und –führer müssen zwar eine Fahrzeitverlängerung von etwas mehr als einer halben Minute in Kauf nehmen, falls sie die ganze Strecke befahren. Aufgrund der überwiegend positiven Auswirkungen, wie etwa der Verringerung des Unfallrisikos, dem flüssigeren Verkehrsablauf oder der Reduktion der Lärmbelastung, ist die Temporeduktion allerdings klar als zumutbar zu beurteilen. Die

²⁰ René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, S. 55 f. N. 66, mit weiteren Hinweisen

²¹ Vgl. BGE 139 II 145 E. 4.3; 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.3 mit weiteren Hinweisen

²² Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) vom 13. März 1990 zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten (Weisungen), einsehbar unter <<https://www.astra.admin.ch>>, Rubriken «Fachleute und Verwaltung, Vollzug Strassenverkehrsrecht, Dokumente betr. Strassenverkehr, Weisungen»

²³ Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)

Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind somit erfüllt. Die Beschwerden müssen deshalb abgewiesen und die angefochtene Verfügung bestätigt werden.

4. Ergebnis und Kosten

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf die beiden Beschwerden nicht eingetreten werden kann. Selbst wenn darauf eingetreten werden könnte, wären die Beschwerden abzuweisen. Bei diesem Verfahrensausgang unterliegen die Beschwerdeführenden 1 und 2. Sie haben deshalb gestützt auf Art. 108 Abs. 1 VRPG die Verfahrenskosten zu tragen. Diese werden gestützt auf Art. 103 Abs. 2 VRPG sowie Art. 19 und Art. 21 Abs. 1 GebV²⁴ pro Beschwerde auf 300 Franken bestimmt. Ersatzfähige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. 104 VRPG).

III. Entscheid

1. Auf die Beschwerden wird nicht eingetreten.
2. Der Beschwerdeführerin 1 werden Verfahrenskosten in der Höhe von 300 Franken zur Bezahlung auferlegt.

Dem Beschwerdeführer 2 werden Verfahrenskosten in der Höhe von 300 Franken zur Bezahlung auferlegt.

Separate Zahlungseinladungen erfolgen, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.

3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

IV. Eröffnung

- Frau C._____, eingeschrieben
- Herrn D._____, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II (TBA OIK II), mit Mail
- Einwohnergemeinde Belp, eingeschrieben

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

²⁴ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

Rechtsmittelbelehrung

Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in drei Exemplaren einzureichen ist, muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; der angefochtene Entscheid und andere greifbare Beweismittel sind beizulegen.