



Bau- und Verkehrsdirektion

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

BVD 140/2025/17

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 3. November 2025

in der Beschwerdesache zwischen

Einwohnergemeinde Köniz, Abteilung Verkehr und Unterhalt, Landorfstrasse 1, 3098 Köniz

Beschwerdeführerin

und

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

betreffend die Verfügung des TBA OIK II vom 25. Juni 2025 (2021-25; Zustimmung Verkehrsmassnahme)

I. Sachverhalt

1. Die Morillonstrasse führt vom Berner Stadtgebiet nach Süden in das Gemeindegebiet von Köniz. Die Stadt Bern plant, auf dem Abschnitt der Morillonstrasse auf Berner Stadtgebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h («Tempo 30») einzuführen. Auf dem Könizer Gemeindegebiet mündet die Morillonstrasse in die Kirchstrasse. Der Knoten Morillon-/Kirchstrasse wird in einer aktuellen Auswertung der Unfalldaten als Unfallschwerpunkt bezeichnet. Die Gemeinde Köniz beabsichtigt, beim Knoten Morillon-/Kirchstrasse ebenfalls Tempo 30 einführen. Sie holte ein Verkehrsgutachten ein und ordnete am 2. April 2025 gestützt auf die Empfehlungen der Gutachterin an, dass beim Knoten Morillon-/Kirchstrasse auf drei Seiten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert wird. Sie ersuchte das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Oberingenieurkreis II (OIK II), um Zustimmung zu dieser Verkehrsmassnahme gemäss Art. 44 Abs. 2 SV¹.

Am 25. Juni 2025 verfügte das TBA:

- «1. Der von Ihnen beschlossenen Verkehrsmassnahme wird unter nachfolgender Bedingung und Auflage zugestimmt.
- a) Bedingung: Die vorliegende Zustimmung wird erst nach Umsetzung der Motion Schillinger durch Inkrafttreten der damit verlangen Revision des SVG wirksam.
- b) Auflage: Nach Eintritt der Bedingung ist die vorliegende Verkehrsmassnahme unter Hinweis auf die Beschwerdemöglichkeit und die Beschwerdefrist (Art. 63 Abs. 1, Bst. a und Art. 67 Abs. 1 Gesetz

¹ Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1)

über die Verwaltungsrechtspflege vom 23. Mai 1989, VRPG, BSG 155.21) ordentlich zu publizieren und umzusetzen.»

2. Dagegen hat die Gemeinde Köniz am 21. Juli 2025 bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) Beschwerde eingereicht. Sie beantragt, dass Ziffer 1 der Verfügung des TBA vom 25. Juni 2025 wie folgt abgeändert wird: «Der von Ihnen beschlossenen Verkehrsmassnahme wird zugestimmt.». Auf die Nebenbestimmungen bezüglich Aufschub der Wirksamkeit soll also gemäss dem Antrag der Gemeinde Köniz verzichtet werden. Die Gemeinde Köniz macht geltend, dass die Voraussetzungen für die beabsichtigte Geschwindigkeitsbeschränkung gemäss geltendem Recht erfüllt seien und die Zustimmung daher ohne Nebenbestimmungen zu erteilen sei.

3. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVD leitet², holte die Vorakten ein und führte den Schriftenwechsel durch. Das TBA beantragt mit Stellungnahme vom 28. Juli 2025 die Abweisung der Beschwerde.

II. Erwägungen

1. Eintretensvoraussetzungen

Angefochten ist eine Genehmigungsverfügung des TBA gemäss Art. 44 Abs. 2 SV zu einer von der Gemeinde Köniz angeordneten Verkehrsmassnahme. Verfügungen, die gestützt auf die bernische Strassengesetzgebung erlassen werden, können nach den Vorschriften des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) angefochten werden (Art. 92 SG³). Laut Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG beurteilt die in der Sache zuständige Direktion Beschwerden gegen Verfügungen der ihr untergeordneten Verwaltungseinheiten. Die BVD ist daher zur Beurteilung der Beschwerde gegen die Verfügung des TBA vom 25. Juni 2025 zuständig. Die Gemeinde Köniz ist durch die angefochtene Verfügung besonders berührt. Sie hat ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung belastender Nebenbestimmungen. Die Gemeinde Köniz ist daher zur Beschwerdeführung befugt (Art. 65 Abs. 1 VRPG). Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

2. Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Gemeindestrassen

a) Die Höchstgeschwindigkeiten sind für alle Strassen bundesrechtlich geregelt (Art. 32 Abs. 2 SVG⁴). Nach Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV⁵ beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften 50 km/h.

Die bundesrechtlich festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde herab- oder heraufgesetzt werden. Vorausgesetzt für eine Herabsetzung der innerorts geltenden Höchstgeschwindigkeit ist, dass diese Massnahme zur Gefahrenabwehr, zum Schutz bestimmter Strassenbenützer, zur Verbesserung des Verkehrsablaufs oder zur Vermeidung einer übermässigen Umweltbelastung nötig ist (Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV⁶). Zudem muss die Massnahme verhältnismässig sein (Art. 108 Abs. 4 SSV). Vor der Festlegung von

² Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (Organisationsverordnung BVD, OrV BVD; BSG 152.221.191)

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

⁴ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; 741.01)

⁵ Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)

⁶ Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV); davon ausgenommen ist lediglich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (vgl. Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV).

b) Für die Anordnung von Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen sind die Gemeinden zuständig (Art. 44 Abs. 1 Bst. a SV, vgl. Art. 3 Abs. 2 SVG). Geschwindigkeitsbeschränkungen bedürfen dabei der Zustimmung des TBA, sofern sie länger als 60 Tage beibehalten werden (Art. 44 Abs. 2 SV).

c) Vorliegend hat die Gemeinde Köniz im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit beim Knoten Morillon-/Kirchstrasse verfügt. Das TBA hat die Zustimmung unter Nebenbestimmungen erteilt, welche umstritten sind.

Die Gemeinde Köniz macht geltend, dass die Voraussetzungen einer Zustimmung auch nach Auffassung des TBA erfüllt seien. Die Nebenbestimmungen seien daher ungerechtfertigt.

Gemäss dem von der Gemeinde Köniz eingeholten Gutachten der C. _____ AG vom 31. Januar 2025 sind die Voraussetzung gemäss Art. 108 Abs. 2 Bst. a und b SSV hier erfüllt. Die Gutachterin führt aus, der Knoten Morillon-/Kirchstrasse habe eine hohe Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr. Er werde täglich von Schülerinnen und Schülern des nahegelegenen Gymnasiums Lerbermatt gequert. Tempo 30 reduziere die Anhaltewege, verbessere die Verkehrssicherheit und biete den Schülerinnen und Schülern den notwendigen Schutz beim Queren der Strasse und auf ihrem Schulweg mit dem Velo.⁷

Die Gutachterin hält ferner fest, im Perimeter der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkung seien in der Unfallstatistik von 2018 bis 2022 zehn Unfälle registriert worden. Es handle sich mehrheitlich um Ein- und Abbiegeunfälle, auch sei es zu einem Auffahrunfall vor dem Fussgängerstreifen auf der Kirchstrasse gekommen. Tempo 30 trage massgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Der Anhalteweg werde quasi halbiert. Den einbiegenden Fahrzeugen und den querenden Fussgängern kämen die bei Tempo 30 erhöhte Wahrnehmbarkeit und der längere Reaktionszeitraum zugute. Falls doch ein Unfall passieren sollte, seien zudem die Unfallfolgen geringer als bei höheren Geschwindigkeiten. Beim heutigen Temporegime mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h würden die erforderlichen Sichtweiten auf die vortrittsberechtigten Strassenabschnitte teils durch den Bewuchs entlang der Morillonstrasse beeinträchtigt. Bei einem von vier Fussgängerstreifen sei die Sicht unabhängig vom Bewuchs ungenügend. Bei einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wären hingegen normkonforme Sichtweiten überall gewährleistet.⁸

Die Gutachterin kommt daher zum Schluss, dass die fragliche Temporeduktion im Sinne von Art. 108 Abs. 2 Bst. a und b sowie Abs. 4 SSV nötig sei. Sie erachtet die Massnahme zudem als zweck- und verhältnismässig. Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 werde die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Verkehrsfunktion des betroffenen Knotens werde durch die Einführung von Tempo 30 nicht beeinträchtigt. Nebst der Verbesserung der Verkehrssicherheit führe die Massnahme auch zu einer Lärmreduktion. Die vorgesehene Signalisation und Markierung könnten kostengünstig umgesetzt werden und seien kompatibel mit den Planungen für die Zukunft.⁹

⁷ Gutachten der C. _____ AG vom 31. Januar 2025, Vorakten Register 3, S. 9 und 15

⁸ Gutachten der C. _____ AG vom 31. Januar 2025, Vorakten Register 3, S. 11 f., S. 12 f. und S. 15

⁹ Gutachten der C. _____ AG vom 31. Januar 2025, Vorakten Register 3, S. 16

Auch das TBA ist der Ansicht, dass die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hier gegeben seien. Das TBA weist jedoch darauf hin, dass auf Bundesebene Bestrebungen im Gang seien, um auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 50 weitestgehend durchzusetzen, und dass im Kanton Bern bis zur Umsetzung dieses Anliegens im eidgenössischen Strassenverkehrsrecht ein Moratorium für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen gelte. Das TBA geht davon aus, dass die Zustimmung zum Vorhaben der Gemeinde Köniz während der Dauer des Moratoriums nicht wirksam werden dürfe.

3. Bestrebungen zur Anpassung der Rechtsgrundlagen

a) In den Jahren 2023 (Nationalrat) bzw. 2024 (Ständerat) haben die Eidgenössischen Räte die Motion Nr. 21.4516 «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» von Nationalrat Peter Schilliger angenommen und an den Bundesrat überwiesen. Die Motion beauftragt den Bundesrat, das Strassenverkehrsrecht so anzupassen, dass innerorts auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 50 gelten soll und die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 auf siedlungsorientierte Strassen begrenzt sein soll.

Als verkehrsorientierte Strassen gelten nach Art. 1 Abs. 9 SSV alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. Eine Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen wird auch in der VSS-Norm Nr. 40 040b «Projektierung, Grundlagen, Strassentypen» vom 31. März 2019, Ziff. 5 getroffen. Danach sind die verkehrsorientierten Strassen primär auf die Anforderungen des Motorverkehrs auszurichten, und der leichte Zweiradverkehr sowie der Fussgängerverkehr sollen soweit möglich getrennt geführt oder zumindest geregelt werden. Siedlungsorientierte Strassen sind demgegenüber so zu gestalten, dass sie mit kleinen Geschwindigkeiten befahren werden. Sie sollen allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen.¹⁰

Nach geltendem Strassenverkehrsrecht unterliegen allfällige Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen den erwähnten Anforderungen nach Art. 108 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 4 SSV (vgl. Erwägung 2a).¹¹ Auf siedlungsorientierten Strassen können Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen mit Tempo 20 unter einfacheren Voraussetzungen geschaffen werden (Art. 2a Abs. 5, Art. 22a, Art. 22b und Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV i.V.m. Art. 3 Abs. 4 SVG).

Der Bundesrat hat zur Umsetzung der Motion Schilliger am 3. September 2025 eine Anpassung der Signalisationsverordnung (SSV) in die Vernehmlassung geschickt. Danach sollen Temporeduktionen unter die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten nach Art. 4a VRV auf verkehrsorientierten Strassen möglich bleiben, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Hierarchie des Strassennetzes und insbesondere die Funktionen der verkehrsorientierten Strassen gewährleistet bleiben müssen. Diese Anforderung soll zusammen mit den weiteren Voraussetzungen einer Temporeduktion gutachterlich geprüft werden müssen. Die Vernehmlassung zu den geplanten Anpassungen dauert bis zum 5. Dezember 2025.¹²

b) Im Kanton Bern wurde am 27. November 2024 die Motion 102-2024 Krähenbühl «Moratorium für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen bis zur Revision des Eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes» angenommen. Mit dieser wurde der Regierungsrat beauftragt, bis zur In-

¹⁰ Vgl. zum Begriff der verkehrsorientierten Strassen auch BGE 150 II 444 E. 5

¹¹ Vgl. BGE 139 II 145 (deutsche Version ab S. 160) E. 4.1.1

¹² Vgl. die Informationen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) auf <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/vollzug-strassenverkehrsrecht/verkehrsberuhigung/vernehmlassung-hierarchie-strassennetz-sichern.html>

kraftsetzung der neuen bundesrechtlichen Regeln zur Umsetzung der Motion Schilliger ein Moratorium für neue Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen zu verhängen.

Nach dem Gesagten sind Tempo-30-Zonen (Signal 2.59.1) bereits nach geltendem Recht nur für siedlungsorientierte Strassen vorgesehen und auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich nicht zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Der Einbezug eines Abschnitts einer verkehrsorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone kommt immerhin dann in Frage, wenn die strengeren Anforderungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 erfüllt sind (Art. 2a Abs. 6 SSV). Mit der Motion Krähenbühl sind wohl nicht nur Fälle des Einbezugs eines Streckenabschnitts einer verkehrsorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone gemeint, sondern auch sonstige Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen. Dies lässt sich daraus ableiten, dass die Motion Krähenbühl auf die Motion Schilliger Bezug nimmt.

c) Die Gemeinde Köniz hat die verkehrsorientierten Gemeindestrassen in Anhang IV GBR¹³ bezeichnet. Dazu gehört u.a. die Strassenverbindung von der Schwarzenburgstrasse in die Seftigenstrasse via Bündenackerstrasse – Wabersackerstrasse – Kirchstrasse – Dorfstrasse, welche über den Knoten Morillon-/Kirchstrasse führt. Die streitige Verkehrsmassnahme, mit welcher die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden soll, betrifft demnach eine verkehrsorientierte Strasse. Die Motion Krähenbühl, welche am 27. November 2024 im Grossen Rat angenommen worden ist, verlangt für solche Massnahmen ein Moratorium bis zur Umsetzung der Motion Schilliger auf Bundesebene. Diesbezügliche Planungen, Finanzierungsgeschäfte und Umsetzungsmassnahmen sollen bis zum Inkrafttreten des angepassten Strassenverkehrsrechts «gestoppt» werden.

4. Rechtsanwendung

a) Der Grosse Rat kann dem Regierungsrat Aufträge erteilen (Art. 80 Abs. 1 KV¹⁴), insbesondere durch Überweisung einer Motion.¹⁵ Mit einer Motion kann der Regierungsrat beauftragt werden, den Entwurf zu einem Erlass oder Beschluss des Grossen Rates vorzulegen, zu einem bestimmten Gegenstand Bericht zu erstatten oder eine Massnahme zu treffen.

Aufträge des Grossen Rates an den Regierungsrat können sich entweder auf den Kompetenzbereich des Grossen Rates oder auf den Kompetenzbereich des Regierungsrates beziehen. Im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates haben Aufträge den Charakter von Weisungen, d.h. sie sind in allen Teilen verbindlich und beschränken die Verantwortung der Exekutive auf den Vollzug.¹⁶ Wenn die Motion einen Zuständigkeitsbereich der Exekutive betrifft, kommt dem darin enthaltenen Auftrag an den Regierungsrat hingegen lediglich der Charakter einer Richtlinie zu (Art. 80 Abs. 1 Satz 2 KV). Eine solche Richtlinienmotion liegt vor, wenn der verfassungsmässige Zuständigkeitsbereich des Regierungsrats betroffen ist oder ein Bereich, in dem der Gesetzgeber Rechtsetzungs-, Ausgaben- oder Sachkompetenzen an den Regierungsrat übertragen hat. Eine Richtlinienmotion kann beispielsweise die Änderung einer Verordnung, einen Ausgabenbeschluss im Kompetenzbereich des Regierungsrats oder die Einflussnahme auf die durch den Regierungsrat zu setzenden Prioritäten bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben zum Gegenstand haben. Mit einer Richtlinienmotion wird die Entscheidungskompetenz des Regierungsrats nicht beschränkt. Der Auftrag entfaltet politische Bindungswirkung, überlässt jedoch die Entscheidungsverantwortung dem Regierungsrat. Kann der Regierungsrat den Auftrag überhaupt nicht oder nur zu einem klei-

¹³ Baureglement der Gemeinde Köniz vom 23. September 2018, vom Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) genehmigt am 18. Mai 2020

¹⁴ Verfassung des Kantons Bern vom 6. Juni 1993 (KV; BSG 101.1)

¹⁵ Walter Kälin/Urs Bolz (Hrsg.), Handbuch des bernischen Verfassungsrechts, Bern 1995, S. 156

¹⁶ Walter Kälin/Urs Bolz, a.a.O., S. 156

nen Teil erfüllen, ist dies gegenüber dem Parlament hinreichend zu begründen, so dass das Parlament gegebenenfalls die Rechtsgrundlagen ändern oder zusätzliche finanzielle Mittel bereitstellen kann, um das Ziel zu erreichen.¹⁷

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf die Motion Krähenbühl darauf hingewiesen, dass es sich um eine Richtlinienmotion handle. Er hat angekündigt, ein Moratorium für neue Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen einzuhalten, bis das revidierte Strassenverkehrsrecht in Kraft sei. Projekte, die sich bereits in Umsetzung befinden oder in der Planung weit fortgeschritten sind, sollen vom Moratorium ausgenommen sein. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf die Motion darauf hingewiesen, dass das geltende Recht bis zur Inkraftsetzung neuer Regelungen anwendbar bleibe und insbesondere von Gemeinden, die beim Kanton um Zustimmung zu Geschwindigkeitsbeschränkungen ersuchen, nötigenfalls auf dem Beschwerdeweg durchgesetzt werden könne.

b) Eine politische Einflussnahme mittels Richtlinienmotion ist denkbar, soweit der Regierungsrat über Entscheidungsspielräume verfügt. Im Strassenverkehrsrecht werden die Entscheidungsspielräume durch die bundesrechtlichen Vorschriften definiert. Der Regierungsrat muss bei der Umsetzung der Richtlinienmotion den im Bundesrecht festgelegten Entscheidungsrahmen bezüglich der Herabsetzung der allgemeinen Höchstvorschriften einhalten. Zwar sind Bestrebungen zur Anpassung der Strassenverkehrsgesetzgebung im Gange. Die diesbezüglichen Vorschriften wurden aber bislang weder aufgehoben noch angepasst. Die geltenden bundesrechtlichen Vorschriften bezüglich der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten müssen weiterhin beachtet werden. Der Grosse Rat kann den Regierungsrat, die kantonale Verwaltung und die Verwaltungsjustizbehörden weder ermächtigen noch verpflichten, die geltenden bundesrechtlichen Vorschriften nicht anzuwenden.

5. Nebenbestimmung / Aufschub

a) Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV sehen vor, dass die zuständigen Behörden die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten unter den genannten Voraussetzungen herabsetzen «können». Es handelt sich um sogenannte «Kann-Vorschriften», welche den rechtsanwendenden Behörden einen Ermessensspielraum belassen.

Ein behördlicher Ermessensspielraum bedeutet nicht, dass die rechtsanwendenden Behörden frei entscheiden können. Sie müssen ihr Ermessen pflichtgemäss handhaben.¹⁸ Die Verpflichtung zur Ermessensausübung gilt auch für verkehrsorientierte Strassen, da diese im geltenden Recht nicht vom Anwendungsbereich von Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV ausgenommen sind. Vielmehr gelten Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV gerade für verkehrsorientierte Strassen, da sie nicht von den Erleichterungen für siedlungsorientierte Strassen (vgl. Erwägung 3a) profitieren.

Wird anstelle der pflichtgemässen Ermessensausübung eine starre Regel angewendet, liegt eine sogenannte Ermessensunterschreitung vor. Ein solches Vorgehen ist nicht zulässig. Eine Ermessensunterschreitung gilt als qualifizierter Ermessensfehler; sie stellt eine Rechtsverletzung dar. Wo das anwendbare Recht (hier das Bundesrecht mit Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV) eine Ermessensbetätigung vorsieht, um einzelfallgerechte Lösungen zu ermöglichen, muss das Ermessen von den Behörden auch ausgeübt werden; eine rein schematische Entscheidung ist unzulässig.¹⁹

¹⁷ Walter Kälin/Urs Bolz, a.a.O., S. 156 f.

¹⁸ BGE 94 I 472 E. 2

¹⁹ Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 66 N. 57 und N. 59

Die Ermessensbetätigung betrifft das Zumessen von Rechtsfolgen. Die Behörde übt Ermessen aus, wenn sie gewisse Wahlmöglichkeiten hat, auf welche Weise sie dem zu beurteilenden Fall gerecht werden will.²⁰ Aus der «Kann»-Formulierung in Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV ist abzuleiten, dass ein Handlungsspielraum hinsichtlich der Frage besteht, ob eine Massnahme ergriffen werden soll (Entscheidungsermessen).²¹ Zudem besteht ein sogenanntes Auswahlermessen bezüglich der Frage, wie die Massnahme ausgestaltet werden soll.²² Auch die Frage, wann bzw. wie dringlich eine allfällige Temporeduktion geprüft und bei gegebenen Voraussetzungen umgesetzt wird, ist nach pflichtgemäsem Ermessen zu handhaben. Bei einer schwerwiegenden Gefahr oder bei einem besonders gewichtigen Schutzbedürfnis reduziert sich der Ermessensspielraum entsprechend; unter Umständen wird das «Können» dann zur Pflicht (sog. Ermessensschumpfung auf Null).²³

b) Wenn die Gemeinde das ihr zustehende Ermessen richtig ausgeübt hat, darf das TBA als kantonale Genehmigungsbehörde die Zustimmung nicht verweigern. So wäre es nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts nicht zulässig, eine zutreffende Ermessensausübung durch die Gemeinde zu übersteuern, um dem Interesse am möglichst ungehinderten Durchgangsverkehr auf einer verkehrsorientierten Strasse schematisch den Vorrang zu verschaffen.²⁴

c) Vorliegend ist die Gemeinde Köniz zum Schluss gekommen, dass die fragliche Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 beim Knoten Morillon-/Kirchstrasse, welche die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV erfüllt, nunmehr angeordnet werden soll.

Das TBA hat mit der angefochtenen Verfügung das Ermessen der Gemeinde insoweit übersteuert, als es die fragliche Massnahme zwar genehmigt, deren Wirksamkeit jedoch aufgeschoben hat. Dabei geht es gemäss der Begründung des TBA nicht um die Korrektur eines Ermessensfehlers der Gemeinde. Vielmehr soll zwecks Umsetzung des Moratoriums das mit den «Kann-Vorschriften» eingeräumte Ermessen ersetzt werden durch den schematischen Entscheid, dass für eine bestimmte Zeitspanne (bis zum Inkrafttreten der geänderten Bestimmungen des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts) auf verkehrsorientierten Strassen keine Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit innerorts erfolgen.

Nach dem Gesagten war es jedoch unzulässig, eine pflichtgemässe Ermessensausübung der Gemeinde mit einer schematischen Regel zu übersteuern. Dies gilt auch hinsichtlich der Frage, wann eine bestimmte Massnahme wirksam werden soll. Hat die Gemeinde ihr diesbezügliches Ermessen richtig, d.h. ohne Ermessensfehler ausgeübt, darf das TBA dies in seinem Genehmigungsentscheid nicht mit einer starren Regel übersteuern.

d) Das TBA hat der Gemeinde Köniz keinen Ermessensfehler vorgeworfen. Vielmehr hält das TBA in der angefochtenen Verfügung fest, der Knoten Morillon-/Kirchstrasse habe eine hohe Bedeutung für den Fuss- und Fahrradverkehr und diene als Schulweg zum Gymnasium Lerbermatt. Mit der Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h lasse sich die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Im eingeholten Gutachten werde klar aufgezeigt, dass die Geschwindigkeitsreduktion sinnvoll sei. Diese sei notwendig, da der Knoten einen Unfallschwerpunkt bilde und die Sichtweiten teilweise nicht eingehalten seien. Die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit seien daher erfüllt.

²⁰ Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 66 N. 63

²¹ Vgl. Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 66 N. 63

²² BGE 139 II 145 (deutsche Version ab S. 160) E. 6; vgl. Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 66 N. 63

²³ Vgl. BGE 139 II 145 (deutsche Version ab S. 160) E. 5

²⁴ BGE 139 II 145 (deutsche Version ab S. 160) E. 5.10

Soll die Umsetzbarkeit der Massnahme trotzdem aufgeschoben werden, müssten dafür Gründe sprechen, die das Interesse an einer zeitnahen Verbesserung einer Gefahrensituation überwiegen. Solche Gründe sind jedoch nicht ersichtlich.

e) Insbesondere vermögen die im Gang befindlichen Änderungen an der Strassenverkehrssetzung einen Aufschub nicht zu rechtfertigen. Eine durch Aufschub, Sistierung o.ä. bewirkte Vereitelung von Vorhaben, die zwar mit dem geltenden Recht übereinstimmen, jedoch gegen absehbares neues Recht verstossen, wäre nur gestützt auf eine entsprechende gesetzliche Grundlage im geltenden Recht zulässig.²⁵ Hier fehlt jedoch eine Rechtsgrundlage für eine solche Vorwirkung der im Gang befindlichen Rechtsänderung. Unter diesen Umständen ist auf das alte, für die gesuchstellende Partei günstigere Recht abzustellen. Behördliche Verzögerungsmanöver mit dem Ziel, die Anwendung neuen, strengeren Rechts zu bewirken, würden gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstossen, soweit sie nicht durch zwingende öffentliche Interessen gerechtfertigt sind.²⁶ Es wäre demnach treuwidrig bzw. rechtsmissbräuchlich, die Anwendung des noch nicht in Kraft stehenden neuen Rechts durch Aufschub, Sistierung oder sonstige Verzögerungen zu erzwingen.

f) Die vom TBA vorgenommene Korrektur, wonach die Massnahme zeitlich aufgeschoben wird, ist demzufolge nicht gerechtfertigt. Die diesbezüglichen Nebenbestimmungen sind daher aufzuheben.

g) Im Übrigen würde die geplante Temporeduktion den Anpassungen des Strassenverkehrsrechts gemäss dem Vernehmlassungsentwurf des Bundesrates wohl nicht zuwiderlaufen. Die Vorlage schliesst Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen nicht gänzlich aus, will aber gewährleisten, dass der verkehrsorientierte Charakter dieser Strassen erhalten bleibt. Temporeduktionen sollen demnach auf verkehrsorientierten Strassen möglich bleiben, wenn die primäre Ausrichtung auf die Anforderungen des Motorverkehrs und die Bestimmung zum sicheren, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Transport trotz der Temporeduktion fortbestehen. Gemäss dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage sollen im Rahmen der erweiterten gutachterlichen Prüfung namentlich die Auswirkungen einer Temporeduktion unter Berücksichtigung der betrieblichen und der baulich-gestalterischen Einrichtung der betroffenen verkehrsorientierten Strasse untersucht werden. Die Beurteilung soll sich nicht einzig auf den Strassenabschnitt beschränken, auf dem die Temporeduktion neu angeordnet werden soll, sondern den ganzen Strassenzug einbeziehen.²⁷

Bei der hier in Frage stehenden Temporeduktion beim Knoten Morillon-/Kirchstrasse wird gemäss dem Gutachten die Verkehrsfunktion des Knotens nicht beeinträchtigt, und die resultierende Fahrzeitverlängerung ist vernachlässigbar. Die Mehrheit der Fahrzeuglenkenden passt bereits heute die Geschwindigkeit den Umständen an. Diese Fahrzeuglenkenden befolgen damit die Grundregeln des Strassenverkehrsrechts, welche eine rücksichtsvolle Fahrweise (Art. 26 SVG) und die Anpassung der Geschwindigkeit an die Umstände (Art. 32 Abs. 1 SVG) gebieten. Auf eine Minderheit der Fahrzeuglenkenden trifft dies allerdings nicht zu, und es ist zu Unfällen gekommen. Die geplante Massnahme setzt die auch auf verkehrsorientierten Strassen geltenden Regeln der rücksichtsvollen und den Umständen angepassten Fahrweise durch. Zumal die Definition der verkehrsorientierten Strasse in Art. 1 Abs. 9 SSV auch auf die Sicherheit Bezug nimmt, läuft dies dem verkehrsorientierten Charakter nicht entgegen.

²⁵ Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, N. 302 ff.

²⁶ BVR 2015 S. 15 E. 5.1; BGE 139 II 263 E. 8.2, BGE 110 Ib 332 E. 2c und 3a

²⁷ Erläuternder Bericht, vgl. Fussnote 12, S. 11 oben

6. Zusammenfassung und Kosten

a) Nach dem Gesagten ist die Beschwerde der Gemeinde Köniz gutzuheissen. Die Nebenbestimmung gemäss Dispositivziffer 1a der angefochtenen Verfügung, wonach die erteilte Zustimmung zur Verkehrsmassnahme erst mit Inkrafttreten der Anpassungen im Strassenverkehrsrecht zur Umsetzung der Motion Schilliger wirksam werde, ist aufzuheben.

Da die Zustimmung zur Verkehrsmassnahme richtigerweise ohne Aufschub zu erteilen ist, muss auch der Aufschub der Publikation und Umsetzung gemäss Dispositivziffer 1b der angefochtenen Verfügung aufgehoben werden. Die Publikationspflicht an sich muss nicht verfügt werden, denn sie ergibt sich direkt aus Art. 107 Abs. 1 SSV.

b) Die Verfahrenskosten für das Beschwerdeverfahren vor der BVD werden bestimmt auf eine Pauschalgebühr von CHF 1300.– (Art. 103 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 19 Abs. 1 GebV²⁸).

Nach Art. 108 Abs. 1 VRPG²⁹ werden die Verfahrenskosten der unterliegenden Partei auferlegt, sofern nicht das prozessuale Verhalten einer Partei eine andere Verlegung gebietet oder die besonderen Umstände es rechtfertigen, keine Verfahrenskosten zu erheben. Organen des Kantons werden keine Verfahrenskosten auferlegt (Art. 108 Abs. 2 i.V.m. Art. 2 Abs. 1 Bst. a VRPG). Auf die Erhebung der Verfahrenskosten wird deshalb verzichtet.

c) Ersatzfähige Parteikosten sind nicht angefallen.

III. Entscheid

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen. Dispositivziffer 1 der Verfügung des Tiefbauamtes des Kantons Bern vom 25. Juni 2025 wird geändert und lautet wie folgt:
«Der von Ihnen beschlossenen Verkehrsmassnahme wird zugestimmt.»
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

²⁸ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

²⁹ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

IV. Eröffnung

- Einwohnergemeinde Köniz, Abteilung Verkehr und Unterhalt, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II (TBA OIK II), per Kurier

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungspräsident

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 zwei 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.