

ENTSCHEID DER BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION

RA Nr. 140/2018/20

Bern, 5. Juni 2019

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn **A.** _____
Beschwerdeführer

und

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



Einwohnergemeinde Kirchenthurnen, Bernstrasse 8, 3128 Kirchenthurnen

Einwohnergemeinde Rümligen, Schulhausstrasse 23, 3128 Rümligen

betreffend die Verfügung des Oberingenieurkreis II vom 12. November 2018 (2088-18
«Verkehrsbeschränkungs-Verfügung»; Höchstgeschwindigkeit 50 km/h generell)

I. Sachverhalt

1. Der Abschnitt auf der Kantonsstrasse Nr. 183.1 Rümligen - Riggisberg zwischen der Ortsendtafel von Rümligen und der Abzweigung Möslistrasse galt bisher als Ausserortsstrecke. Nachdem entlang des Strassenabschnitts eine lockere Bebauung mit teilweise direkter Erschliessung auf die Kantonsstrasse eingesetzt hatte, beschränkte das damals zuständige Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt des Kantons Bern mit Verfügung vom 26. August 1993 die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h. Im April 2013 ersuchte die Gemeinde Kirchenthurnen den Kanton Bern als Strasseneigentümer, die Höchstgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen auf 50 km/h herabzusetzen. Das heute zuständige Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II (TBA OIK II) kam nach einer Begehung vor Ort zum Schluss, dass es sich beim betroffenen Strassenabschnitt

aufgrund der mittlerweile dichten Bebauung auf der Hangseite der Strasse um eine Innerortsstrecke handle. Mit Verfügung vom 12. November 2018 hob es daher die Verkehrsbeschränkungsverfügung vom 26. August 1993 auf, ordnete die Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h generell an und wies auf die Versetzung der Ortschaftstafel Rümligen hin. Das TBA OIK II liess die Verfügung im Amtsblatt des Kantons Bern vom 21. November 2018 und im Anzeiger Gürbetal vom 22. November 2018 publizieren.

2. Gegen die Verfügung vom 12. November 2018 erhob der Beschwerdeführer am 16. Dezember 2018 Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE). Er beantragt die Aufhebung der angefochtenen Verfügung. Zur Begründung führt er zusammengefasst aus, die Bebauungsdichte entlang der Strasse habe sich nicht verändert. Es handle sich um eine übersichtliche Kantonsstrasse mit Durchgangsverkehr. Somit bestehe keine Veranlassung, von der ursprünglichen Signalisation abzuweichen.

3. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVE leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Zugleich gab es dem Beschwerdeführer Gelegenheit, genauere Angaben zu seiner Beschwerdelegitimation zu machen. Von dieser Gelegenheit machte der Beschwerdeführer mit Stellungnahme vom 10. Januar 2019 Gebrauch. Die Einwohnergemeinden Kirchenthurnen und Rümligen unterstützten mit Eingaben vom 8. Januar 2018 (recte: 8. Januar 2019) und 10. Januar 2019 die verfügten Massnahmen. Auch das TBA OIK II hielt mit Stellungnahme vom 11. Januar 2019 an der angefochtenen Verfügung fest. Das Rechtsamt zog anschliessend diverses Bild- und Kartenmaterial der betroffenen Strecke bei und gab den Beteiligten Gelegenheit, Schlussbemerkungen zum Verfahren einzureichen. Die Gemeinden Rümligen und Kirchenthurnen liessen dem Rechtsamt ihre Schlussbemerkungen mit Eingaben vom 14. Februar 2019 und 15. Februar 2019 zukommen. Auch der Beschwerdeführer reichte mit Schreiben vom 21. Februar 2019 Schlussbemerkungen ein.

¹ 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)

Auf die Rechtsschriften und das Beweisergebnis wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Zuständigkeit, Form und Fristwahrung

a) Die angefochtene Verfügung betrifft funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG². Solche Verkehrsmassnahmen verfügt auf Kantonsstrassen das Tiefbauamt (Art. 66 Abs. 1 SG³ in Verbindung mit Art. 42 Abs. 1 und 43 SV⁴ sowie Art. 12 Bst. a OrV BVE⁵). Verfügungen, die gestützt auf die bernische Strassengesetzgebung erlassen werden, können nach den Vorschriften des VRPG⁶ angefochten werden (Art. 92 SG). Laut Art. 62 Bst. a VRPG beurteilt die in der Sache zuständige Direktion Beschwerden gegen Verfügungen von ihr untergeordneten Verwaltungseinheiten. Die BVE ist daher für den Entscheid über die Beschwerden gegen die Verfügung des TBA OIK II vom 12. November 2019 zuständig.

b) Die Beschwerde ist innert der Rechtsmittelfrist eingereicht worden (Art. 67 Abs. 1 VRPG). Sie enthält einen Antrag und eine Begründung und erfüllt damit die Formerfordernisse (Art. 32 Abs. 2 VRPG).

2. Gegenstand des Beschwerdeverfahrens

a) Die angefochtene Verfügung des TBA OIK II vom 12. November 2018 lautet wie folgt:
«[...]

Aufhebung

Die mit Verfügung Nr. 37-93 vom 26. August 1993 erlassene Höchstgeschwindigkeit 70 km/h auf der Staatsstrasse Nr. 183 Rümligen - Riggisberg, Strecke zwischen der Ortsendtafel Rümligen und der Abzweigung Mösliweg (Gemeindestarsse Richtung Kirchenthurnen), wird aufgehoben. Neu gilt die Innerortsgeschwindigkeit 50 km/h Generell.

² Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

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

⁴ Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1)

⁵ Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (OrV BVE; BSG 152.221.191)

⁶ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

Grund der Massnahme

Anpassung an die dichte Bebauung auf der hangseitigen Seite der Kantonsstrasse (Art. 22 Abs. 4 Signalisationsverordnung SSV). Die Ortschaftstafel Rümligen wird versetzt.

[...]»

b) Mit der angefochtenen Verfügung hob die Vorinstanz zunächst die Verfügung Nr. 37-93 vom 26. August 1993 auf, mit der die Höchstgeschwindigkeit auf der betroffenen, bisherigen Ausserortsstrecke auf 70 km/h beschränkt worden war. Weiter kündigte die Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung die Verschiebung der Ortschaftstafel Rümligen an und legte die neue Innerortsgeschwindigkeit auf 50 km/h generell fest. Die Versetzung der Ortschaftstafel und das Anbringen des Signals «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» müssten zwar laut Art. 107 Abs. 3 Bst. e und n SSV⁷ weder verfügt noch veröffentlicht werden.⁸ Vorliegend besteht zwischen der Aufhebung von Tempo 70 km/h und der Versetzung der Ortschaftstafel Rümligen sowie der Einführung von Tempo 50 km/h generell jedoch ein derart enger Sachzusammenhang, dass es sich rechtfertigte, kraft Sachzusammenhang sämtliche Massnahmen in derselben Verfügung miteinander zu verknüpfen. Damit hat das vorliegende Beschwerdeverfahren die gesamten in der Verfügung vom 12. November 2018 angeordneten Massnahmen zum Gegenstand.

c) Wird die Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» oder die Versetzung der Ortschaftstafel ohne Verfügung vorgenommen, wie dies gemäss Art. 106 SSV grundsätzlich vorgesehen ist, könnte gegen diese Massnahmen Einsprache bei der verfügenden Behörde, vorliegend beim TBA, erhoben werden (Art. 106 Abs. 1 Bst. b SSV). Der Entscheid des TBA wäre wiederum bei der BVE anfechtbar. Da sich die Vorinstanz vorliegend bereits klar zur neuen Signalisation geäussert hat, sprechen auch prozessökonomische Gründe dafür, dass der Verfahrensgegenstand des Beschwerdeverfahrens sämtliche von der Vorinstanz in der Verfügung vom 12. November 2018 bekanntgegebenen Massnahmen umfasst.

⁷ Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

⁸ Vgl. auch Ziff. 5.3 der Arbeitshilfe «Strassenverkehrsrecht und die Signalisation» des Tiefbauamts des Kantons Bern vom 1. August 2017, abrufbar unter:

«https://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/signalisation/markierung/signalisation.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_SR_AH_Strassenverkehrsrecht_Signalisation.pdf»

3. Beschwerdelegitimation

a) 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 die Allgemeinheit betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache steht. Diese Anforderungen sollen die Popularbeschwerde ausschliessen. Das geforderte Interesse besteht im praktischen Nutzen, den die erfolgreiche Beschwerde den Beschwerdeführenden eintragen soll, das heisst in der Abwendung eines materiellen oder ideellen Nachteils, den der angefochtene Entscheid für sie zur Folge hätte.⁹ Nicht zur Beschwerde befugt ist, wer keine eigenen, sondern nur allgemeine oder öffentliche Interessen geltend machen kann.¹⁰

b) Von funktionellen Verkehrsanordnungen sind 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.¹¹ Die geforderte Regelmässigkeit ist gegeben, wenn die betreffende Person die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchführt.¹² 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 Regelmässigkeit befahren.¹³ Dies allein genügt aber noch nicht zur Bejahung der Beschwerdelegitimation. Verlangt wird zusätzlich, dass die Anordnung für regelmässige Benützerinnen und Benützer des betroffenen Strassenabschnitts von

⁹ Merkli/Aeschlimann/Herzog, Kommentar zum bernischen VRPG, 1997, Art. 65 N. 2, 5 und 8 f.; BGE 139 II 279 E. 2.2 m.w.H.; BVR 2009 S. 180 E. 2.2 m.w.H.

¹⁰ Vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1

¹¹ Vgl. BGE 139 II 145 (BGer 1C_160/2012 vom 10.12.2012), nicht publ. E. 1.2, m.w.H.; BGE 136 II 539 E. 1.1, m.w.H.; BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2, m.w.H.; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 197 ff.

¹² BGer 1A.73/2004 vom 6.7.2004, in Pra 93/2004 Nr. 157 E. 2.1 f.

¹³ BVR 2009 S. 180 E. 2.4; VGE 2012/349 vom 14.1.2013, E. 1.2

gewisser Schwere ist. Das ist in der Regel zu verneinen, wenn die Verkehrsmassnahme das Fahren nicht gerade gänzlich untersagt, sondern nur einen kleinen Umweg oder eine tiefere Geschwindigkeit vorschreibt oder gar nur das Vortrittsregime umgestaltet. Insbesondere ein geringfügiger Zeitgewinn begründet noch keine hinreichende Betroffenheit.¹⁴ 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.¹⁵

c) Für die Beschwerdebefugnis in einem vorgängigen Einspracheverfahren gelten dieselben, oben umschriebenen Regelungen.¹⁶ Es spielt daher keine Rolle, ob der Beschwerdeführer gegen die Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» zuerst Einsprache nach Art. 106 SSV hätte erheben können. Überdies würde auch für die Einsprache kein virtuelles Interesse genügen.¹⁷

d) Der Beschwerdeführer führt zu seiner Beschwerdebefugnis in der Eingabe vom 14. Januar 2019 aus, die für ihn beste Verbindung nach Riggisberg, Rüeggisberg, Schwarzenburg sowie Gurnigel führe über den betroffenen Strassenabschnitt. Er habe weiter einen Einstellhallenplatz in B._____. In B._____ gehe er zudem einkaufen, sei Gast eines Kaffees und Kunde einer Autogarage. Er leiste je nach Einsatzplan auch hausärztlichen Notfalldienst für seine zwei kleinen Kinder und bewege sich schliesslich regelmässig im Naturpark Gantrisch. Insgesamt befahre er die Strecke bis zu zehnmal pro Woche. Die Alternativroute via Kirchenthurnen sei weiter, benötige mehr Zeit und sei deshalb weder aus wirtschaftlicher noch aus ökologischer Sicht sinnvoll. Mit der Massnahme gehe ein Zeitverlust einher, von dem er direkt betroffen sei. Weiter werde seine Fahrt talwärts negativ beeinflusst, da von 80 km/h auf 50 km/h gebremst werden müsse, anstatt die bestehende kinetische Energie effizient zu nutzen und den Wagen mit 70 km/h «rollen» zu lassen. Auch sei die Begründung der Massnahme nicht nachvollziehbar.

¹⁴ Vgl. zum Ganzen René Wiederkehr, Die materielle Beschwer von Nachbarinnen und Nachbarn sowie von Immissionsbetroffenen, in ZBl 7/2015, S. 360, mit Hinweis auf Urteil BGer 1C_43/2011 vom 8. April 2011 E. 7; Rohner, a.a.O., S. 197 ff.; BVR 2009 S. 180 E. 2.4; VGE 22808/22809 vom 11.09.2007 E. 2.4; BDE vom 17. September 2015, RA-Nr. 140/2015/66 E. 3; BDE VOM 29. Oktober 2013, RA-Nr. 110/2013/292 E. 1

¹⁵ Merkli/Aeschlimann/Herzog, a.a.O., Art. 65 N. 1; VGE 22808/22809 vom 11.09.2007 E. 1.4

¹⁶ Rohner, a.a.O., S. 218

¹⁷ René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, S. 96 Fn. 68, m.w.H.

e) Der umstrittene Strassenabschnitt auf der Riggisbergstrasse verbindet die Gemeinden Rümligen und Kirchenthurnen. Der Beschwerdeführer ist dagegen in der Gemeinde C._____ wohnhaft. Aus privaten Gründen befährt er die Riggisbergstrasse bis zu zehnmal pro Woche. Es kann offen bleiben, ob damit ein regelmässiges Befahren der Strecke vorliegt. Unzählige andere Personen sind in einer vergleichbaren Situation. Für die Bejahung der Beschwerdelegitimation muss die Massnahme daher, wie dargelegt, zusätzlich eine Beeinträchtigung von gewisser Intensität für den Beschwerdeführer zur Folge haben. Der Beschwerdeführer stört sich insbesondere am Zeitverlust, der mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit einhergeht. Der von der Temporeduktion betroffene Streckenabschnitt ist rund 600 m lang. Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von bisher 70 km/h auf 50 km/h bedeutet somit ein Zeitverlust von rund 12.5 Sekunden. Gemäss Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vermag ein Zeitgewinn von maximal 27 Sekunden keine hinreichende Betroffenheit zur Anfechtung der Verkehrsmassnahme zu begründen.¹⁸ Dasselbe muss erst recht für die vorliegende Differenz von lediglich knapp 13 Sekunden gelten. Dieser konkrete Zeitverlust ist derart gering, dass daraus kein schutzwürdiges Interesse abgeleitet werden kann. Dem Beschwerdeführer ist es ohne weiteres möglich und zumutbar, die Riggisbergstrasse auch weiterhin zu befahren. Es ist nicht einzusehen, weshalb er durch die Verkehrsmassnahme gezwungen würde, auf die Alternativroute via Kirchenthurnen auszuweichen. Daran ändert nichts, dass er nach eigenen Angaben talwärts nunmehr bremsen muss, anstatt sein Fahrzeug mit 70 km/h «rollen» lassen zu können. Andere Gründe, die einen praktischen Nutzen an der Beschwerdeführung erkennen liessen, nennt der Beschwerdeführer nicht. Solche sind auch nicht ersichtlich. Der Beschwerdeführer bringt einzig weiter vor, die Begründung für die Massnahme sei nicht nachvollziehbar. Die Begründung der Massnahme ist allerdings eine Frage der materiellen Beurteilung und für die Beschwerdelegitimation unerheblich. Der Beschwerdeführer hat somit kein hinreichendes Interesse an der Rechtsverfolgung. Auf die Beschwerde kann nicht eingetreten werden.

4. Höchstgeschwindigkeit 50 generell

Selbst wenn auf die Beschwerde eingetreten werden könnte, müsste sie abgewiesen werden:

¹⁸ VGE 22808/22809 vom 11.09.2007 E. 2.4

a) Der Beschwerdeführer stört sich an der Aufhebung des mit Verfügung vom 26. August 1993 eingeführten Temporegimes zu Gunsten der neuen Höchstgeschwindigkeit 50 generell. Gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG ist es Aufgabe des Bundesrates, die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen zu beschränken. In Art. 4a VRV¹⁹ findet sich die Grundregel für die Festlegung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. So beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h in Ortschaften (Abs. 1 Bst. a) und 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autobahnen (Abs. 1 Bst. b). Das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» muss dort angebracht werden, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt (Art. 22 Abs. 3 SSV). Es darf nicht vor dem Signal stehen, das den Ortsbeginn anzeigt (Art. 50 Abs. 4 SSV). Andererseits muss nicht schon allein aus dem Vorhandensein einer Ortstafel auf die Höchstgeschwindigkeit 50 generell geschlossen werden, da diese Ortstafel bereits dort aufgestellt wird, wo das locker überbaute Gebiet beginnt. Bei der Beurteilung, ob sich eine Strasse in dicht bebautem Gebiet einer Ortschaft befindet, ist nicht bloss auf ein kurzes Teilstück abzustellen, sondern auf das ganze umliegende Gebiet.²⁰

b) Allgemeinverbindliche Dauerverfügungen, wie die Verfügung Nr. 37-93 vom 26. August 1993 eine ist, können grundsätzlich widerrufen werden, wenn die tatsächlichen oder rechtlichen Gegebenheiten wegen wesentlicher Änderung nicht oder nicht mehr dem Gesetz entsprechen. Der Widerruf setzt zudem voraus, dass das Interesse an der richtigen Durchsetzung des objektiven Rechts dasjenige an der Wahrung der Rechtssicherheit bzw. am Vertrauensschutz überwiegt.²¹

c) Das Rechtsamt zog mehrere Ausschnitte der Landeskarte mit unterschiedlichen Zeitständen bei. Daraus geht hervor, dass sich bis Mitte der 1980er-Jahre kaum Gebäude entlang der Strecke befanden. Ab 1987 setzte eine allmähliche Bebauung entlang des Streckenabschnitts ein, woraufhin das damals zuständige Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern im Jahr 1993 die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h beschränkte. Diese bauliche Entwicklung setzte sich auch nach 1993 weiter fort: So sind in

¹⁹ Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11).

²⁰ BGE 127 IV 229 E. 3 b.

²¹ BGer 1C_184/2009 vom 16. Dezember 2009 E. 2.1

der vorderen, hangseitigen Häuserreihe weitere Gebäude entlang der Strasse errichtet worden. Auch in der hinteren Häuserreihe wurden neue Gebäude gebaut und Baulücken geschlossen. Ausserdem ist ein neuer Strassenanschluss entstanden, der direkt auf die Kantonsstrasse mündet. Die vom Rechtsamt ebenfalls beigezogenen Bilder von Google Street View zeigen zudem, dass entlang der vorderen Häuserreihe mehrere direkt an die betroffene Strasse angrenzende Hausvorplätze und Garagen bestehen. Somit ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz in diesem Teil heute von einer dichten Überbauung ausgeht. Bei der Abzweigung Möslistrasse befinden sich weiter eine Streusiedlung sowie Einmündungen auf beiden Seiten der Riggisbergstrasse. Die Gemeinden Kirchenthurnen und Rümligen, welche die örtlichen Verhältnisse am besten kennen, weisen in ihren Stellungnahmen übereinstimmend auf die in diesem Bereich erschwerten Sichtverhältnisse hin. Bei dieser Ausgangslage kann auch bei der Abzweigung Möslistrasse von einem dicht bebauten Gebiet gesprochen werden. Am dortigen Eichenweg ist überdies gemäss den Ausführungen der Gemeinde Kirchenthurnen eine Überbauung mit fünf Einfamilienhäusern geplant. Somit dürften einzig zwischen den Abzweigungen Möslistrasse/Stöckackerstrasse und dem Beginn der Häuserreihen entlang der Riggisbergstrasse eher Ausserortsverhältnisse vorliegen. Dieser Streckenabschnitt ist jedoch nicht mehr ca. 250 m lang. Bis zum ersten Gebäude vor der zusammenhängenden Häuserreihe beträgt die Distanz nicht mehr als rund 170 m. Für Strassenabschnitte, die kürzer als 300 m sind, werden praxisgemäss keine Geschwindigkeitsanpassungen vorgenommen. Die Beurteilung der Vorinstanz, wonach das Innerortsgebiet und insbesondere die Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» den gesamten umstrittenen Abschnitt umfassen soll, ist somit korrekt. Die neue Signalisation entspricht schliesslich einem gemeinsamen Anliegen der Gemeinden Kirchenthurnen und Rümligen: Die Gemeinden äusserten in der Vergangenheit wiederholt Sicherheitsbedenken und wiesen auch im Beschwerdeverfahren darauf hin, dass die momentanen Verhältnisse insbesondere für Schulkinder, Benützerinnen und Benützer des Postautos sowie für weitere zu Fuss Gehende gefährlich seien. In den Vorakten sind überdies bereits zwei Verkehrsunfälle auf dem betroffenen Abschnitt dokumentiert. Demnach sprechen auch Gründe der Verkehrssicherheit für die Anordnungen. Die Vorinstanz hat die umstrittenen Massnahmen zu Recht angeordnet.

5. Kosten

Die Verfahrenskosten werden gestützt auf Art. 103 Abs. 2 VRPG sowie Art. 19 und Art. 21 Abs. 1 GebV²² auf Fr. 400.-- bestimmt. Sie werden dem Beschwerdeführer als unterliegende Partei auferlegt (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 104 Abs. 3 VRPG).

III. Entscheid

1. Auf die Beschwerde vom 16. Dezember 2018 wird nicht eingetreten.
2. Die Verfahrenskosten von Fr. 400.-- werden dem Beschwerdeführer zur Bezahlung auferlegt. Eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

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

IV. Eröffnung

- Herrn A._____, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II (TBA OIK II), eingeschrieben
- Einwohnergemeinde Kirchenthurnen, eingeschrieben
- Einwohnergemeinde Rümligen, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Rechtsdienst, zur Kenntnisnahme, im Haus

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus

Regierungsrat