



Bau- und Verkehrsdirektion

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

BVD 140/2023/2

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 13. Februar 2024

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn C. _____
Beschwerdeführer

und

Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III (TBA OIK III), Kontrollstrasse 20, Postfach 701, 2501 Biel/Bienne

Einwohnergemeinde Sutz-Lattrigen, Poststrasse 21, Postfach, 2572 Sutz-Lattrigen

betreffend die Verfügung des Tiefbauamts des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III (TBA OIK III) vom 30. Januar 2023 (Verkehrsbeschränkung, Höchstgeschwindigkeit 60km/h)

I. Sachverhalt

1. Am 30. Januar 2023 erliess das TBA OIK III eine Verkehrsbeschränkungsverfügung, die auf der Kantonsstrasse Nr. 237.1, Nidau – Ins, auf dem Streckenabschnitt zwischen der Ortstafel «Sutz-Lattrigen» und circa 100 Meter nördlich der «Mörigenkurve» eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorsieht. Als Grund der Massnahme wurde «Verkehrssicherheit und Verstetigung des Verkehrs» angegeben. Das TBA OIK III liess die Verfügung am 1. Februar 2023 im Amtsblatt des Kantons Bern und am 2. Februar 2023 im Nidauer Anzeiger publizieren.

2. Gegen diese Verfügung erhoben der Beschwerdeführer und eine weitere Partei Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion (BVD). Die zweite Partei zog ihre Beschwerde im Laufe des Verfahrens zurück.

In seiner Beschwerde vom 26. Februar 2023 beantragt der Beschwerdeführer sinngemäss die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungsverfügung. Zur Begründung führt er insbesondere aus, in der Projektauflage rund um die Sanierung und Sicherung der «Mörigenkurve» sei das Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit nur im Perimeter der Kurve publiziert worden. Warum man nun davon abweichen wolle, entziehe sich seiner Kenntnis und sei auch nicht nachvollziehbar.

3. Das Rechtsamt der BVD, welches die Beschwerdeverfahren leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Zudem gab es dem Beschwerdeführer Gelegenheit, seine Beschwerdebefugnis zu begründen. In seiner Beschwerdevernehmlassung vom 8. März 2023 beantragte das TBA OIK III die Abweisung der Beschwerde. In ihrer Stellungnahme vom 8. März 2023 beantragte die Gemeinde Sutz-Lattrigen die Abweisung der Beschwerde. Mit Eingabe vom 25. März 2023 äusserte sich der Beschwerdeführer zur Frage seiner Beschwerdebefugnis. Das Rechtsamt gab dem Beschwerdeführer anschliessend Gelegenheit, zu den Eingaben des TBA OIK III und der Gemeinde Stellung zu nehmen. Von dieser Möglichkeit machte er am 23. Juni 2023 Gebrauch.

4. Auf die Rechtsschriften wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Eintretensvoraussetzungen

a) Angefochten ist eine Verkehrsbeschränkungsverfügung des TBA OIK III. Die BVD ist daher zur Behandlung der Beschwerde zuständig (Art. 92 SG² in Verbindung mit Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG³).

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

c) Gemäss 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; sog. formelle Beschwerde), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c; sog. materielle Beschwerde). Angefochten ist eine Allgemeinverfügung, die ohne Beteiligung des Beschwerdeführers erging. Bei Verkehrsanordnungen wie den hier umstrittenen können sich Betroffene erst im Rechtsmittelverfahren äussern, weshalb vom Erfordernis der formellen Beschwerde abzusehen ist (vgl. Art. 107 Abs. 1 SSV⁴). Zu prüfen ist hingegen nachfolgend, ob der Beschwerdeführer materiell beschwert ist.⁵

2. Beschwerdelegitimation

a) Die materielle Beschwerde hat zum Zweck, den Kreis der Anfechtungsberechtigten auf ein sinnvolles Mass zu beschränken und die sogenannte Popularbeschwerde auszuschliessen. Das Erfordernis will sicherstellen, dass die anfechtende Person über eine genügend enge, spezifische, besondere Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt. Besonderes Berührtsein und schutzwürdiges Interesse hängen eng zusammen; sie lassen sich nicht klar trennen und umschreiben letztlich ein und dieselbe Voraussetzung aus zwei verschiedenen Blickwinkeln: Besonders berührt ist, wer vom Anfechtungsobjekt nachteilig betroffen ist, also durch dieses einen objektiven (rechtlichen,

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

³ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

⁴ Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

⁵ BVR 2021 S. 517 E. 2.1

wirtschaftlichen oder ideellen) Nachteil erleidet. Das schutzwürdige Interesse liegt dann vor, wenn die anfechtende Person aus der Gutheissung der Beschwerde und der damit verbundenen Aufhebung oder Änderung des Anfechtungsobjekts einen praktischen Nutzen ziehen könnte.⁶ Wer keine eigenen, sondern nur allgemeine oder öffentliche Interessen geltend machen kann, ist nicht zur Beschwerde befugt.⁷ Ob die Beschwerdebefugnis gegeben ist, hat die Behörde von Amtes wegen zu prüfen (Art. 20a VRPG). Die massgebenden Sachumstände hierfür erhellt sie im Rahmen ihrer Untersuchungspflicht (Art. 18 VRPG). Wenn nötig ist damit (auch) für die Eintretensfrage ein Beweisverfahren durchzuführen. Dabei trifft die rechtsuchende Person jedoch eine Mitwirkungspflicht und Substanziierungslast. Sie muss in ihrer Beschwerde darlegen, aus welchen Umständen sich ihre Beschwerdeberechtigung ergeben soll. Das besondere Berührtsein bzw. das unmittelbare Betroffensein muss aufgrund der Würdigung aller rechtlich erheblichen Sachverhaltselemente glaubhaft erscheinen.⁸ Die besondere, beachtenswerte Beziehungsnähe ist aber von der beschwerdeführenden Person selber darzulegen und nachzuweisen, da sich die Begründungspflicht auch auf die Frage der Beschwerdebefugnis erstreckt.

b) Bei der angefochtenen Verfügung bezüglich Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit handelt es sich um eine Allgemeinverfügung, da der Adressatenkreis dieser Verkehrsanordnung offen ist. Es ist eine sogenannte funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG⁹. Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist auf dem Gebiet der funktionellen Verkehrsbeschränkungen die Beschwerdebefugnis zu bejahen, wenn Verkehrsteilnehmende die mit der Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzen. 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 Gemäss Rechtsprechung kann angenommen werden, dass Personen, die in unmittelbarer Nähe der betroffenen Strasse wohnen oder gewerblich tätig sind, diese Strasse mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren und deshalb zur Beschwerde befugt sind. Dabei wird die Beschwerdebefugnis von Anwohnerinnen und Anwohnern ohne weiteres bejaht, jene von Personen, die in der Nähe wohnen oder arbeiten, je nach konkreter örtlicher Erschliessungssituation. Bei den übrigen Personen (einfache Verkehrsteilnehmende bzw. Strassenbenützer) ist das regelmässige Befahren der Strasse nicht ohne weiteres glaubhaft und im Einzelfall näher zu begründen.¹¹

c) Der Beschwerdeführer wohnt nicht in unmittelbarer Nähe des von der Verkehrsbeschränkungsmassnahme betroffenen Strassenabschnitts, sondern mehr als 700 Meter Luftlinie entfernt. Seine Beschwerdelegitimation ist daher nicht offenkundig, sondern bedarf einer näheren Begründung. Da der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde nicht dargelegt hatte, warum er beschwerdelegitimiert sei, wurde er auf diesen Mangel aufmerksam gemacht und erhielt Gelegenheit, dies nachzuholen. In seiner Stellungnahme vom 23. März 2023 macht der Beschwerdeführer geltend, der fragliche Strassenabschnitt befinde sich zwischen Sutz-Lattrigen und Mörigen und somit ausserorts. Die Strasse durchquere in diesem Bereich die Landwirtschaftszone und liege nicht in besiedeltem Gebiet. Sein Arbeitsweg führe genau durch diesen Bereich und er erachte somit die Distanz von 700 Metern als zu knapp bemessen. Durch den Wohnort in Mörigen sei er durchaus legitimiert, eine Beschwerde einzulegen. Er wirft weiter die Frage auf, wie es denn mit der Legitimation wäre, wenn niemand in diesem Perimeter wohnen würde. Bei einer Verfügung, die den Innerortsbereich oder dicht besiedeltes Gebiet betreffe, könne er die Perimetergrundlage absolut nachvollziehen. Seine Einsprache richte sich gegen eine zukünftige Einschränkung, die in der

⁶ BVR 2021 S. 517 E. 2.7 mit weiteren Hinweisen

⁷ Vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1

⁸ Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 3; BVR 2021 S. 517 E. 2.2

⁹ Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

¹⁰ Vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer 1C_404/2019 vom 31. Oktober 2019 E. 2, je mit weiteren Hinweisen

¹¹ BVR 2021 S. 517 E. 2.5 mit weiteren Hinweisen

jetzigen Situation bisher nie zu einem Problem geführt habe. Mit diesen Ausführungen kommt der Beschwerdeführer seiner Mitwirkungspflicht nicht genügend nach. Er erwähnt zwar unter anderem, dass sein Arbeitsweg über die von der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit betroffenen Strecke führe. Er macht jedoch weder Angaben zu seinem Arbeitsort und seinem Arbeitgeber, noch gibt er bekannt, wie häufig er die Strecke fährt. Aufgrund der spärlichen Angaben des Beschwerdeführers lässt sich deshalb nicht beurteilen, ob er als Pendler von der angefochtenen Verfügung besonders berührt ist und ob er ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung hat. Der Beschwerdeführer kommt seiner Begründungspflicht in dieser Hinsicht nicht genügend nach, weshalb auf die Beschwerde nicht eingetreten werden kann. Selbst wenn auf die Beschwerde eingetreten werden könnte, wären sie abzuweisen, wie in den nachfolgenden Erwägungen dargelegt wird.

3. Streitgegenstand

a) Das Verfahren vor der BVD ist auf den Streitgegenstand beschränkt. Ausgangspunkt für dessen Bestimmung bildet die angefochtene Verfügung, das sog. Anfechtungsobjekt. Dieses gibt den Rahmen des Streitgegenstands vor. Das heisst, dass der Streitgegenstand nicht über das hinausgehen kann, was die Vorinstanz geregelt hat. Innerhalb dieses Rahmens bezeichnen die Parteien in ihren Rechtsmitteleingaben den Streitgegenstand durch die Beschwerdeanträge und die Beschwerdebegründung. Es ist den Parteien daher möglich, den Streitgegenstand im Verlauf des Verfahrens einzuschränken. Sie können aber nicht darüber hinausgehen.¹²

b) Anfechtungsobjekt ist eine Verkehrsbeschränkungsverfügung des OIK III. Diese enthält folgende Anordnung: Höchstgeschwindigkeit 60 km/h auf der Kantonsstrasse Nr. 237. 1, Nidau – Ins, Strecke zwischen der Ortstafel «Sutz-Lattrigen» und ca. 100 m nördlich der «Mörigenkurve». Im Zusammenhang mit dem Umbau der «Mörigenkurve» wurde auf der Strecke zwischen der «Mörigenkurve» und der Ortstafel «Mörigen» im November 2021 bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h verfügt. Etwa 70 Einwohnerinnen und Einwohner von Mörigen und Sutz-Lattrigen reichten zwar eine als «Einsprache und Beschwerde» bezeichnete Eingabe bei der BVD ein, sie beantragten jedoch nicht die Aufhebung der Verfügung, sondern beantragten viel mehr, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bis zur Ortstafel «Lattrigen» weitergeführt werde. Die Verfügung betreffend die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke zwischen der «Mörigenkurve» und der Ortstafel «Mörigen» erwuchs somit in Rechtskraft. Rügen im Zusammenhang mit jener Verfügung können nicht gehört werden, da diese ausserhalb des in der angefochtenen Verfügung geregelten Rechtsverhältnisses liegen.

4. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit

a) Der Beschwerdeführer macht geltend, sämtlichen Verkehrsteilnehmern sei wohl bewusst, dass selten die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gefahren werden könne. Der Verkehr in den Stosszeiten sei zu dicht. Auf dieser Strecke befänden sich jedoch oft Motorkarren, die die A._____ anfahren würden, sowie schnellere E-Bikes, die nicht den Radweg benutzen würden, und zahlreiche landwirtschaftliche Fahrzeuge. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h könnten diese Fahrzeuge zu Randzeiten ohne Gefahr überholt werden. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h würde dazu führen, dass bei solchen Überholmanövern die erlaubte Höchstgeschwindigkeit massiv überschritten werde. Ein Autofahrer könne hier schnell zu einem strafrechtlichen Verkehrsteilnehmer werden und dem Thema Sicherheit diene es auch nicht, wenn ein Überholmanöver 20 km/h langsamer gefahren werden müsse. Die bisher sehr

¹² Ruth Herzog, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 72 N. 12 bis 14

bewährte Verkehrsführung in diesem Bereich sei unbedingt beizubehalten. In seinen Schlussbemerkungen ergänzt er, die geplante Temporeduktion habe keine zwingende Notwendigkeit. Es gebe keine Sicherheitsbedenken, wenn die aktuell geltende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h belassen werde. Im fraglichen Bereich habe es bisher nie einen Unfall gegeben, der auf die Geschwindigkeit zurückzuführen sei.

b) Die Vorinstanz erklärt, sie könne das Argument der vermehrten Motorkarren auf der fraglichen Strecke nicht nachvollziehen. Motorkarren hätten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Das Überholen mit zugelassenen 60 km/h stelle somit kein Problem dar. Auch Fahrräder könnten mit 60 km/h überholt werden. Es sei aber auch zu erwähnen, dass das Strassenverkehrsrecht kein generelles «Überholrecht» kenne. Im Gegenteil würden an Überholmanöver hohe Anforderungen gestellt.

Die Gemeinde führt aus, sie sei der Absicht, auf dem Streckenabschnitt Lattrigen-Mörigen Tempo 60 km/h einzuführen, zuerst skeptisch gegenübergestanden. Nach einem zweiten Gespräch mit dem TBA OIK III habe sie dann aber beschlossen, dies zu unterstützen. Dieser Entscheid gründe unter anderem darauf, dass das Verkehrsaufkommen stetig zunehme und die Verkehrssicherheit oberstes Gebot sei. Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h könne die Lärmbelastung für die Anwohner des Dorfeingangs verringert werden. Andere Strassenabschnitte in ähnlicher Länge zwischen Nidau und Hagneck würden schon länger über Tempo 60 km/h verfügen.

c) Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge ausserhalb von Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 80 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV¹³ i. V. m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge 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 SSV 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 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). 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.¹⁴ 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.¹⁵ Der Bund hat den Inhalt des Gutachtens in Weisungen¹⁶ näher präzisiert.

d) Auf der Kantonsstrasse zwischen Mörigen und Lattrigen wurde 2021 der Abschnitt der «Mörigenkurve» umgebaut. In diesem Zusammenhang zog die Vorinstanz eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h bis zum Ortseingang Lattrigen in Betracht. Aufgrund der kriti-

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

¹⁴ René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, S. 55 f. N. 66, mit weiteren Hinweisen

¹⁵ 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

¹⁶ 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»

schen Haltung des Gemeinderats von Sutz-Lattrigen beschränkte sie die Verkehrsmassnahme jedoch auf die Strecke zwischen der «Mörigenkurve» und der Ortstafel «Mörigen». Aufgrund der Einsprache der rund 70 Einwohnerinnen und Einwohner von Mörigen und Sutz-Lattrigen liess die Vorinstanz ein Gutachten im Sinn von Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV erstellen. Diesem lässt sich entnehmen, dass der fragliche Abschnitt eine Länge von etwa 330 Meter aufweist. Westlich davon verläuft die Bahnstrecke Biel-Täuffelen-Ins, östlich davon ein asphaltierter Weg. Die Fahrbahnbreite beträgt 6.6 Meter, der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) 7700 Fahrzeuge. Der Anteil Schwerverkehr am DTV beträgt 5.6 Prozent. Gemäss Gutachten wurden auf der beurteilten Strecke keine Unfallhäufungen beobachtet. In den Jahren 2011-2021 gab es drei Unfälle mit Personenschaden, die jedoch weder wiederkehrende Hergänge noch andere Auffälligkeiten aufweisen. Unter der Rubrik «Gefahrenstelle» wird jedoch ausgeführt, dass die Fahrbahn gemäss der einschlägigen VSS-Norm bei der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für den Begegnungsfall zweier Lastwagen zu schmal sei. Es müsse damit gerechnet werden, dass die Geschwindigkeit der Fahrzeuge vor der Begegnung reduziert werde oder dass die Sicherheits- und Begegnungsabstände unterschritten würden. Im Zusammenhang mit dem geringen Abstand zum Bahntrasseee könne dies zu Situationen mit starken Geschwindigkeitsreduktion führen. Die gemessene Abendspitzenstunde von 760 Fahrzeugen pro Stunde liege weit unter der Kapazitätsgrenze von zweispurigen Strassen ohne Richtungstrennung und könne daher gut abgewickelt werden. Jedoch sei aufgrund der schmalen Fahrbahn beim Begegnen zweier Lastwagen mit Geschwindigkeitsreduktionen oder über die Leitlinien hinausgehendem Ausweichen zu rechnen. Dies vermindere die Stetigkeit des Verkehrsflusses und berge ein Unfallrisiko. Das Gutachten kommt deshalb zum Schluss, dass eine Gefahr besteht, die nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders zu beheben ist, als mit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. Diese Massnahme wird deshalb als notwendig und zweckmässig erachtet, um das vorhandene Sicherheitsdefizit zu beheben. Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h verlängere sich die Fahrt gemäss Gutachten um drei Sekunden. Diese Fahrzeitverlängerung sei kaum bemerkbar und daher zumutbar.¹⁷

e) Das Gutachten erscheint nachvollziehbar, vollständig und schlüssig. Die Vorinstanz will mit der Geschwindigkeitsreduktion vorab die Verkehrssicherheit auf dem betroffenen Strassenabschnitt verbessern. Die Notwendigkeit dieser Massnahme ist gegeben, weil die Fahrbahn bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für den Begegnungsfall zweier Lastwagen zu schmal ist. Das geltende Geschwindigkeitsregime entspricht somit nicht den Strassenverhältnissen. Wird ein Sicherheitsdefizit erkannt, muss nicht zugewartet werden, bis sich (weitere) Unfälle ereignen. Vielmehr sind präventive Massnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.¹⁸ Es liegen somit zulässige Gründe für eine Geschwindigkeitsreduktion vor (Art. 108 Abs. 2 Bst. a SSV). Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h ist geeignet und erforderlich, um das angestrebte Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Die Geschwindigkeitsreduktion ist auch zumutbar. Den Motorfahrzeugführerinnen und -führern droht bloss ein Zeitverlust von 3 Sekunden pro Fahrt. Die Verkehrsfunktion der Strasse wird nicht beeinträchtigt. Die Vorinstanz ist somit zu Recht zum Schluss gelangt, dass die Geschwindigkeitsreduktion verhältnismässig ist. Die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind deshalb erfüllt. Selbst wenn auf die Beschwerde eingetreten werden könnte, müsste sie vollumfänglich abgewiesen werden.

¹⁷ Vgl. dazu Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit mittels Streckensignalisation, Hauptstrasse Nr. 273.2, Sutz-Lattrigen, von der Ortseinfahrt Lattrigen bis Eymatt, vom 29. Juni 2022

¹⁸ vgl. BGE 139 II 145 E. 5.6

5. Ergebnis und Kosten

- a) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf die Beschwerde nicht eingetreten werden kann. Selbst wenn darauf eingetreten werden könnte, wäre die Beschwerde abzuweisen.
- b) Die Verfahrenskosten im Beschwerdeverfahren bestehen aus einer Pauschalgebühr (Art. 103 Abs. 1 VRPG). Für Entscheide in einer Verwaltungsjustizsache wird eine Pauschalgebühr von CHF 200.– bis CHF 4000.– erhoben (Art. 19 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 GebV¹⁹). In Anwendung dieser Bestimmungen werden die Verfahrenskosten auf CHF 800.– festgelegt. Laut 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 rechtfertigen, keine Verfahrenskosten zu erheben. Bei diesem Verfahrensausgang unterliegt der Beschwerdeführer. Er hat deshalb die Verfahrenskosten zu tragen.
- c) Entschädigungspflichtige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 104 VRPG).

III. Entscheid

1. Auf die Beschwerde wird nicht eingetreten.
2. Die Verfahrenskosten von CHF 800.– werden dem Beschwerdeführer zur Bezahlung auferlegt. Eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

IV. Eröffnung

- Herrn C._____, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III (TBA OIK III), per Mail
- Einwohnergemeinde Sutz-Lattrigen, eingeschrieben
- Tiefbauamt des Kantons Bern, im Haus, zur Kenntnis

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

¹⁹ 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.